ANNO XVI - N. 28 | 12 LUGLIO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(858) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 14 *giugno* 1923, *n.* 1345, *variazioni al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed assegnazione straordinaria nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per colmare il disavanzo dell'Amministrazione predetta, per l'esercizio finanziario* 1922-23 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le leggi 2 luglio 1922, n. 952, e 30 novembre 1922, numero 1549;

Udito il Consiglio dei Ministri ;

Sulla proposta del Nostro Mnistro Segretario di Stato per le Finanze di concerto con quello dei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1922-23 sono introdotte le variazioni di cui all'unita tabella, firmata, d'ordine Nostro, dai Ministri proponenti.

Art. 2.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio 1922-23 è istituito il capitolo n. 217-*ter*: « Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione delle ferrovie dello Stato » con lo stanziamento di lire novecentosessanta miloni (L. 960,000,000).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 luglio 1923, n. 159.

Digitized by Google

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge e andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

TABELLA di variazioni al bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1922-28.

ENTRATA.

Titolo I. — *Parte ordinaria.*

Sezione I. — Rete Ferroviaria e Stretto di Messina.

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

Cap. N. 1.	— Prodotti della rete principale . . .	—	300.000.000

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

Cap. N. 5.	— Redditi patrimoniali	+	2.000.000
» » 7.	— Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	—	1.000.000
» » 8.	— Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	—	1.500.000
» » 9.	— Prodotti per servizi accessori . . .	+	3.500.000
» » 12.	— Introiti della gestione marittima di Genova Molo Vecchio	+	3.000.000
» » 13.	— Utili di magazzino	+	30.000.000

§ 3. — *Entrate eventuali.*

Cap. N. 18.	— Sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . .	+	960.000.000

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa.*

Cap. N. 23.	— Ricuperi dei servizi	+	10.000.000
» » 23-*bis*.	— (*Di nuova istituzione*). Ricuperi per il servizio degli autoveicoli . . .		P. memoria

Sezione II. — Navigazione.

§ 1 — *Prodotti della Navigazione con le Isole.*

Cap. N. 31.	— Merci	—	1.000.000
» » 32	— Bestiame	—	600.000

§ 2 — *Introiti diversi della navigazione con le isole.*

Cap. N. 35.	— Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti. . .	+	4.000.000

Digitized by Google

Titolo II. — *Parte straordinaria.*

Cap N. 48. — Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro	—	17.500.000
Totale delle variazioni dell'entrata	+	690.900.000

SPESA

Titolo I. — *Parte ordinaria.*

Sezione I — Spese d'esercizio delle Ferrovie dello Stato e dello Stretto di Messina.

§ 1. — *Servizi della Direzione Generale.*

Cap. N. 1. — Personale	+	10.000.000
» » 2. — Forniture, spese ed acquisti	+	4.000.000

§ 2. — *Servizio Movimento e Traffico.*

Cap. N. 3. — Personale	+	170.000.000
» » 4. — Forniture, spese ed acquisti	+	6.000.000
» » 5. — Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni	+	40.000.000
» » 6. — Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	1.000.000

§ 3. — *Servizio Materiale e Trazione.*

Cap. N. 7. — Personale	+	59.000.000
» » 8. — Forniture, spese ed acquisti	+	34.000.000
» » 9. — Manutenzione del materiale rotabile	+	110.000.000

§ 4. — *Servizio Lavori.*

Cap. N. 10. — Personale	+	42.000.000
» » 11. — Forniture, spese ed acquisti	+	2.000.000
» » 12. — Manutenzione della linea	+	44.000.000

§ 5. — *Unità Speciale « Elettrificazione ».*

Cap. N. 13. — Personale	+	9.100.000
» » 14. — Forniture, spese ed acquisti	+	1.100.000
» » 15. — Manutenzione degli impianti di elettrificazione	+	2.200.000

Digitized by Google

§ 6. — *Linee secondarie a scartamento ridotto* (Gruppo Sicilia).

Cap. N. 16. — Personale	+	2.000.000
» » 17. — Forniture, spese ed acquisti . . .	—	1.700.000
» » 18. — Manutenzione del materiale rotabile	+	1.000.000
» » 19. — Manutenzione della linea	+	900.000

§ 7. — *Ferrovie Sarde.*

Cap. N. 20. — Personale	+	4.000.000
» » 21. — Forniture, spese ed acquisti . . .	—	3.000.000
» » 22. — Manutenzione del materiale rotabile .	+	2.500.000
» » 23. — Manutenzione della linea	+	400.000

§ 8. — *Navigazione dello Stretto di Messina.*

Cap. N. 25. — Forniture, spese ed acquisti .	+	1.000.000

§ 9. — *Spese generali attinenti al personale.*

Cap. N. 26. — Annualità corrispondente alla integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919 .	+	105.600.000
» » 28. — Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita » . . .	—	1.000.000
» » 29. — Spese per assegni e indennità diverse al personale . . .	+	24.000.000
» » 31. — Oblazioni e sussidi al personale . .	—	2.000.000
» » 32. — Spese per il servizio sanitario, ecc. .	+	2.000.000

Spese generali diverse.

Cap. N. 34. — Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi	+	3.500.000
» » 36. — Spese giudiziali e contenziose . . .	+	600.000
» » 37. — Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'ufficio e di magazzino	+	300.000
» » 38. — Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	+	2.500.000
» » 39. — Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere	+	3.800.000
» » 40. — Spese per la sorveglianza dei trasporti	+	1.400.000
» » 41. — Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni	—	600.000

Digitized by Google

» » 43. —	Spese eventuali	+	15.000.000
» » 43-*bis*. —	(*Di nuova istituzione*). Spese per il servizio degli autoveicoli	+	1.800.000

§ 10 — *Servizi secondari.*

Cap. N. 45. —	Gestione marittima di Genova Molo Vecchio	+	4.000.000
» » 46 —	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri, ecc.	+	100.000

Sezione II. — Esercizio di Navigazione.

§ 1. — *Navigazione con le Isole.*

Cap N. 47. —	Personale	+	3.800.000
» » 48. —	Forniture, spese ed acquisti	—	500.000
» » 50. —	Ancoraggi e spese portuali	+	2.800.000
» » 51. —	Noleggio di piroscafi	+	4.000.000

§ 2. — *Navigazione libera.*

Cap. N. 53. —	Personale	+	300.000
» » 54. —	Forniture, spese ed acquisti	+	700.000

Sezione III. — Spese complementari.

Cap. N. 58. —	Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	+	8.000.000
» » 59. —	Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	—	2.400.000
» » 60. —	Rinnovamento del materiale rotabile	—	7.500.000

Sezione IV. — Spese accessorie.

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

Cap. N. 67. —	Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie ecc.	+	4.700.000
» » 68. —	Noleggio di materiale per insufficienza di dotazione	+	300.000
» » 70. —	Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori	+	500.000

Digitized by Google

» » 73. — Elettrificazione delle linee	—	6.800.000
A) Annualità dovute a terzi, ecc. .	+	3.200.000
B) Assegno annuo alla parte straordinaria, ecc.	—	10.000.000

Titolo II — *Parte straordinaria.*

Cap. N. 79. — Acquisto di materiale rotabile	—	7.500.000
» » 84. — Lavori di elettrificazione delle linee .	—	10.000.000
Totale delle variazioni della spesa	+	690.900.000

Visto d'ordine di S. M. il Re

Il Ministro delle finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro dei lavori pubblici
CARNAZZA.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *giugno* 1923, *n.* 1389, *che dà piena ed intera esecuzione al trattato di commercio e di navigazione ed all'accordo concernente i rapporti economici fra le zone di frontiera, conclusi fra l'Italia e l'Austria* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 dello Statuto fondamentale del Regno;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per gli Affari esteri (*ad interim*) Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con quelli delle Finanze, della Industria, commercio e lavoro, dell'Agricoltura, dei Lavori pubblici e della Marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Fino a quando non sarà provveduto per legge ed a decorrere dall'ottavo giorno che seguirà quello dello scambio delle ratificazioni, piena ed intera esecuzione è data al Trattato di commercio e di navigazione e all'accordo concernente i rapporti economici fra le zone di frontiera, conclusi a Roma il 28 aprile 1923, fra il Regno d'Italia e la Repubblica d'Austria..

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento Nazionale per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE STEFANI — TEOFILO ROSSI — DE CAPITANI D'ARZAGO — CARNAZZA — THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1923, n. 157

Digitized by Google

Traité de commerce et de navigation entre l'Italie et l'Autriche

(Omissis).

Art. 29.

Le trafic des marchandises par chemins de fer entre les Hautes Parties contractantes s'effectuera sous le régime de la Convection Internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer conclue à Berne le 14 octobre 1890, modifiée et complétée per les arrangements additionnels du 16 juillet 1895 et les conventions additionnelles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906; ainsi que sous le régime des conditions complémetaires communes et comentions uniformes élaborées par le Comité International des transports par chemins de fer; comme sous le régime des arrangements, conventions et conditions qui pourront être conclus à l'avenir, auxquels les Hautes Parties contractantes ont adhéré. Dans le cas où une nouvelle Convention internationale remplacera la Convention de Berne actuellement en viguer et que les Hautes Parties contractantes v adhérént, cette Convention nouvelle sera adoptée par les Hautes Parties contractantes au lieu de ladite Convention de Berne.

Toutefois, en vue des difficultés encore existantes d'ordre technique et économique dans certaines relation de trafic, des accords entre administrations de chemins de fr pourront prévoir certaines déragations aux dites Conventions.

Ces accords dérogatoirs peuvent être pris aussi à l'occasion de l'établissement des tarifs directes et spésifiés dans les mêmes tarifs.

En tout cas les dérogations devront être établies pour la durée strictement nécessaires.

Art. 30.

En ce qui concerne le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer il ne sera, sous condictions égales, faite aucune différence quant à l'expédition, au prix de transport et aux charges publiques connexes aux transports entre les ressortissants des Hautes Parties constractantes.

Art. 31.

Les marchandises expédiées de l'Italie à destination d'une gare autrichienne ou en transit par l'Austiche ne seront pas traitées, sur les chemins de fer autrichiens, moins favorablement, pour ce qui a trait à l'expéditions, aux prix de transports et aux charges publiques connexes aux tranditions, aux prix de transport et aux charges publiques connexes aux transports que les mêmes marchandises expédi'es entre des gares autrichiennes, sous les mêmes conditions, vers la même diretions et dans la meme relation

2

Cette prescription sera également observée par les chemins de fer italiens à l'égard des marchandises expédiées de l'Autriche à destination d'une gare italienne, ou lorsque ces marchandises traversent en transit le le territoire italien.

Ce principe sera appliqué réciproquement aussi aux envois des marchandises qui, avec d'autres moyens de transport, auraient passé la frontière et seraient entrées dans le territoire de l'autre Haute Partie contractante pour être remises au transport par chemins de fer.

Les dispositions précédentes ne visent pas les réductions des tarifs accordées en faveur des oeuvres de charité ou d'instruction et education publique, ni les réductions accordées dan le cas d'une calamité publique aux ransports des voyageurs et des marchandises, ni celles appliquées aux transports militaires, de l'armée, aux personnes du service public, du service de chemins de fer et des services similaires, de même qu'oux membres de leurs familles, ni aux envois en service d'entreprises indigènes de communications.

Il est également entendu que sur les chemins de fer secondaires (chemins de fer vicinaux, chemins de fer d'intérrêt local, tramways) affectés principalement au trafic de tourisme, des réductions des prix de voyages pourront être reservées aux habitants indigènes des communes limitrophes.

Art. 32.

Chacune des Hautes Parties contractantes s'efforcera à ce que les réductions concedées par le chemins de fer pour le transport dans son propre territoire des matières brutes destinées à être employées à l'intérieur, soient concédées dans les mêmes conditions, vers la même direction et pour la même relation aussi pour le transport des mêmes matières à destination du territoire de l'autre Haute Partie contractante.

Art. 33.

Le Gouvernement de chacune des Hautes Parties contractantes les mesures nécessaires à éviter que sur les chemins de fer de son propre territoire ne soient appliqués aux transports des marchandises à destination du territoire de l'autre Haute Partie, ni des tarifs plus élevés, ni des charges pubbliques, connexes aux transports, supérieures, ni des conditions plus désavantageuses que pour les transports de marchandises analogues à destination d'un tiers Etat.

Art. 34.

Les Hautes Parties contractantes conviennent que, en tant que le besoin se fera sentir et aussitôt que les circostances le permettront, des tarifs directs doivent être établis pour le trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises entre les territoires des Hautes Parties contractantes.

Digitized by Google

ainsi que pour le trafic entre le territoire de l'une des Hautes Parties contractantes et celui d'un tiers Etat, en transit par le territoire de l'autre Haute Partie contrastante.

En attendant, les Hautes Parties contractantes auront soin que, dans la mesure du possible, des taux directs soient établis pour le trafic des voyageurs, des bagages et des principales marchandises dans les relations les plus usitées et que les mesures nécessaires soient prises pour réglementer l'application de ces taux dans le but de faciliter cé trafic.

La question si un besoin effectif se fait sentir d'établir des tarifs directes dans le cadre des tarifs en vigueur pour le trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises, sera décidée selon l'avis de administration des chemins de fer qui en fait la proposition.

Sur la demande de l'une des deux Hautes Parties contractante, les taux des tarif directs devront s'accommoder aux taux résultant de la réinscription.

Art. 35.

Les Hautes Parties contractantes c'engangent à appliquer aux transports en transit sur les chemins de fer, situés sur leurs territoires, des tarifs équitables tant par leurs taux que par les condictions de leur application et compte tenu des conditions du trafic, ainsi que des considérations de la concurrence commerciale entre voies de transport.

Dans l'intérêt commun, chacune des Hautes Parties contractantes facilitera, en destination ou en transit sur son territoire, le trafic de marchandises et particulièrement le trafic de denrées alimentires des fleurs fraîches, des houilles, des huiles minérales, des traverses en bois de toutes espèces, ds céréales, et leur farines en provenance et à destination de l'autre Haute Partie contractante,

Toutefois aucune des Hautes Parties contractantes ne sera pas tenue d'accorder des facilités pour le transit ds marchandises qui pourraient faire une concurrence dangereuse au commerce des produits similaires indigènes.

Art. 36.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre toutes les mesures utiles pour abolir toute entrave qui pourrait se présenter en certains cas en ce qui concerne le trafic des voyageurs, des bagages et des marchandises entre leurs territoires et entre le territoire d'une des Hautes Parties contractantes et celui d'un tiers Etat à travers le territoire de l'autre Haute Partie contractante.

Les Hautes Parties contractantes s'efforceront à ce qu'il soit tenu compte des nécessités du trafic directe entre leurs territoires et entre le territoire d'une d'elles et celui d'un tiers Etat à travers le territoire de l'autre Haute Partie contractante, en ètablissant des services directs pour voyageurs et marchandises et à procéder dans un esprit de conciliation réciproque sous les rapports du service du mouvement et du transport.

Digitized by Google

A l'égard de la fourniture des wagons, les besoins du trafic intérieur et de l'exportation, dans le territoire de l'autre Haute Partie contractante, seront en principe traités d'une manière equitable.

En particulier, en ce qui concerne la fourniture des wagons pour le trafic d'exportation à destination du territoire de l'autre Haute Partie contractante, il ne sera pas procédé d'une maniere moins favorable que lors de la fourniture vehicules pour le trafic d'exportation à destination d'un tiers Etat.

Art. 37.

Dans le cas d'une restriction du trafic inteérieur, de l'une des Hautes Parties contractantes, le trafic réciproque et le trafic de transit provenant du territoire de l'autre Haute Partie contractante ne seront soumis à des restrictions plus grandes que celles existantes pour le trafic intérieur et le transit vers la même direction.

Il est entendu toutefois que les transports qui ont une importance vitale pour l'une del Hautes Parties contractantes, soit qu'il s'agit de transports intérieurs ou bien d'exportation au d'importation, pourront temporainement avoir la préférénce sur des envois en transit de moindre importance économique.

(*Omissis*).

Fait à Rome, en double expèdition, le vingt-huit avril mil neuf cent vingt-trois.

(L. S.) BENITO MUSSOLINI
(L. S.) A. DE' STEFANI
(L. S.) TEOFILO ROSSI
(L. S.) G. DE CAPITANI D'ARZAGC — —
(L. S.) LUCCIOLLI

(L. S.) RÉMI KWIATKOWSKI
(L. S.) SCHÜLLER
(L. S.) MÖRTH

Digitized by Google

COMUNICATI

Agenti destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BORRI Livio (89230)	Deviatore	Condannato a 5 mesi di reclusione per furto di tre pezze di stoffa, commesso il 26 ottobre 1920 al parco ferroviario di Sampierdarena. (Sentenza 2[illegible] ottobre 1921 del Tribunale di Genova).
FAZIO Giuseppe (170858)	Manovale	Condannato a 2 anni di reclusione per furto di pellami, commesso la notte dal 15 al 16 agosto 1921 in stazione di Messina. (Sentenza 16 giugno 1922 della Corte d'Appello di Messina).
COGLIATI Pietro (169751)	Manovale	Condannato a sei mesi e 20 giorni di reclusione per correità in furto di bastoni e cappelli, commesso in Arona la notte del 22 al 23 novembre 1920. (Sentenza 30 luglio 1921 della Corte d'Appello di Torino).
VICHI Giuseppe (135666)	Manovale	Condannato a 4 mesi di reclusione per furto di carbone coke, commesso in stazione di Pontremoli il 3 marzo 1923. (Sentenza 23 marzo 1923 del Tribunale di Pontremoli).
MONTI Giuseppe (116116)	Conduttore capo	Condannato a 7 mesi di reclusione per tentato furto di merce dal bagagliaio del treno 157, avvenuto sul tratto Ancona-Castellammare Adriatico nella notte dall'11 al 12 marzo 1922 (Sentenza 21 luglio 1922 della Corte d'Appello di Ancona).
PIERALISI Vittorio (125820)	Assistente capo merci e materiale	Condannato alla reclusione per un'anno per furto di liquori, commesso il 17 aprile 1922 alla stazione di Roma Tuscolana. (Sentenza 14 marzo 1923 della Corte d'Appello di Roma).
MELANDRI Giuseppe (4865)	Capo squadra manovratori	Condannato a mesi 7 di reclusione per furto di piatti, bicchieri e tubi, commesso in stazione di Catania il 25 luglio 1920. (Sentenza 8 marzo 1921 della Corte d'Appello di Catania).
BINDO Giovanni (148980)	Assistente capo merci e materiale	Condannato a 8 mesi di reclusione per correità in furto di un collo contenente accessori per bicicletta, commesso in stazione di Legnano nel giugno 1922. (Sentenza 1 dicembre 1922 della Corte d'Appello di Venezia).

Digitized by Google

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
MORESSA Luigi (118168) **PALAZZI** Attilio (179189) **DELFINI** Ferruccio (111301)	Frenatore Marinaio Assistente sale	Condannati: il MORESSA e il PALAZZI ad anni 6 e mesi 8, e giorni 25 di reclusione, il DELFINI ad anni 3 e mesi 9 di reclusione, colpevoli di numerosi furti, specialmente di tessuti, pelli e calzature, commessi in sta ione di Venezia dal febbraio al maggio 1920. (Sentenza 14 gennaio 1922 della Corte d'Appello di Venezia).
DENTINI Guglielmo (117326)	Conduttore capo	Condannato a mesi 4 di reclusione per furto di 5 polli, commesso tra Frosinone e Roccasecca il 28 luglio 1921 in danno delle Ferrovie dello Stato. (Sentenza 3 luglio 1922 del Tribunale di Cassino).
AMATO Antonio (166134)	Frenatore	Condannato a tre mesi reclusione e a L. 300 di multa, per truffa, commessa in danno dell'Amministrazione in Napoli il 10 ottobre 1921. (Sentenza 21 gennaio 1922 del Tribunale di Napoli).
PALMARINI Ermanno (154338)	Conduttore	Condannato a 8 mesi di reclusione e a L. 250 di multa, per falso e truffa in danno dell' Amministrazione, delitti commessi sul tratto Piacenza-Lodi il 6 marzo 1921. (Sentenza 7 maggio 1923 della Corte d'Appello di Milano).

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto, che, con provvedimento in data 15 maggio 1923, il manovale in prova *Varotti Gaetano*, 183464, è stato licenziato in base agli articoli 182f, 192 e 197 del Regolamento sopracitato « per volontario inadempimento dei doveri d'ufficio perchè di servizio nella notte dal 27 al 28 marzo 1923, si è reso irreperibile dalle ore 23 alle 5,30 del mattino, con l'aggravante della recidiva specifica.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto, che, con provvedimento in data 6 giugno 1923, il manovale in prova *Carotenuto Luigi*, 247427, è stato licenziato in base agli articoli 186-*c*) e 197 del Regolamento sopracitato « per assenze arbitrarie superiori a dieci giorni ».

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale N. 23 del 7 giugno 1923. — Nell'Ordine di servizio N. 68:

A pag. 300 riga 5ª, fra le parole « d'indicazioni » e « sufficienti », deve essere inserito quanto segue:
« tali da stabilirne la provenienza. Le rimanenti merci prive d'indicazioni ».

Bollettino uwciale n. 25 *del* 21 *giugno* 1923.— —

Nell'Ordine di Servizio n. 73 « *Norme per le visite periodiche dei veicoli* » e precisamente nella tabella di cui al punto 1° (pagina 367) mettere come intestazione dei primi tre comma *a*), *b*), *c*) la seguente dicitura:

Carrozze, Bagagliai, Postali e Cellulari.

Ordine di servizio N. 86.

Istruzione per il servizio dei manovratori.

Si è pubblicata l'Istruzione per il servizio dei manovratori che, in analogia a quella in vigore per il servizio dei deviatori, riunisce e coordina tutte le disposizioni che riguardano il personale addetto alle manovre.

La nuova pubblicazione comprende l'Istruzione propriamente detta e un allegato dal titolo « Nozioni sui veicoli che interessano il servizio dei manovratori » nel quale sono raccolte tutte quelle nozioni generali sui veicoli, sui freni, sul riscaldamento, ecc. che non riguardano direttamente il servizio dei manovratori ma che

Digitized by Google

hanno però con esso attinenza e che è quindi opportuno siano conosciute da detti agenti.

L'Istruzione in parola sarà distribuita ai dirigenti il movimento, a tutti gli agenti addetti alle manovre, ai conduttori capi, principali, conduttori e frenatori abilitati alle manovre.

Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni d'Esercizio riceveranno quanto prima, senza che occorra ne facciano richiesta, il quantitativo necessario di esemplari per detta distribuzione, mentre per le successive forniture dovranno rivolgere regolare richiesta, nei modi d'uso al Magazzino Economato di Roma.

Ordine di servizio N. 87.

Istradamento e tassazione dei trasporti a carro completo da e per le stazioni delle linea Roma-Albano-Cecchina.

A chiarimento del punto VI dell'Ordine di Servizio n. 166-1917 avvertesi che l'istradamento e la tassazione per la via esclusiva di Roma-Termini delle spedizioni a carro completo da e per le stazioni della linea Roma-Albano-Cecchina devono intendersi limitati ai trasporti che per essere caricati su carri con interasse superiore ai metri 3,75 non sono atti a circolare sul tratto Albano-Cecchina.

I trasporti caricati in carri con interasse non superiore ai metri 3,75 devono quindi, quando del caso, essere istradati e tassati per la via di Cecchina.

In conseguenza di quanto sopra nei prontuari manoscritti delle istanze chilometriche valevoli per i trasporti delle merci nei quali sono indicate due distanze per le stazioni di Capannelle, Marino Laziale, Castel Gandolfo e Albano Laziale, l'annotazione a piè di pagina « *Distanza valevole per la tassazione dei trasporti a carro completo nei casi in cui i carri utilizzati abbiano l'interasse superiore ai m. 3,75* ».

Digitized by Google

Le stazioni di Capannelle, Marino Laziale, Castel Gandolfo e Albano Laziale, fornite di due prontuari merci, rileveranno le distanze da quello valevole per la tassazione dei trasporti a carro completo solo nei casi in cui i carri utilizzati abbiano l'interasse superiore ai m. 3.75.

Ordine di servizio N. 88.

Trasporti per l'estero di derrate alimentari - Listini Mod. M.–282 ed M.-282a.

Con richiamo ai punti 488 e 186 dei Bollettini Commerciali n. 27-1921 e 12-1923, rammentasi che i trasporti di derrate alimentari per l'estero, effettuati in base alle tariffe dirette italo-francese con la P. L. M., italo-svizzera, ed italo-belga, possono continuare a fruire, sul percorso italiano, dei prezzi della piccola velocità accelerata previsti nelle tariffe stesse.

All'uopo lo speditore dovrà presentare la lettera di vettura stabilita per la piccola velocità o per la grande velocità, a seconda che intenda valersi, sul percorso estero, dell'uno o dell'altro modo d'inoltro, e dovrà praticare nella colonna per la dichiarazione relativa alle operazioni doganali, l'annotazione « *Inoltro a piccola velocità accelerata sul percorso italiano* ». La stazione di partenza applicherà a tergo dei due tagliandi della lettera di vettura, nello spazio « *Bolli delle stazioni di transito* » il listino triangolare mod. M-282 recante la scritta « *Inoltro a piccola velocità accelerate sulle ferrovie italiane* » sovrapponendovi il proprio bollo, ed uguale listino applicherà sul resto del duplicato della lettera di vettura, sovrapponedovi pure il proprio bollo (articolo 3 paragrafo 6 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero, edizione 1° genaio 1913).

Per i trasporti di derrate, effettuati in base alla tariffa diretta italo-germanica, viene invece istituito lo speciale listino ret-

Digitized by Google

tangolare M-282a recante un cerchio rosso e la scritta « *Inoltro a Grande velocità sulle ferrovie italiane ed a Piccola velocità sulle ferrovie estere* », listino che le stazioni di partenza dovranno applicare a tergo dei due tagliandi della lettera di vettura e sul recto del duplicato, sovrapponendovi il proprio bollo.

Lo stesso listino, e con le stesse modalità di cui sopra, dovrà essere applicato sui due tagliandi della lettera di vettura e sul duplicato dei trasporti di derrate, qualunque sia il paese di destinazione, effettuati con applicazione delle tariffe interne (trasporti da ferrovia a ferrovia) se il mittente intende fruire, per il percorso italiano, dei prezzi delle tariffe eccezionali a grande velocità n. 20, 21, 24 e 25 e, per il percorso estero, dei prezzi delle tariffe a piccola velocità. In tal caso lo speditore deve presentare una lettera di vettura internazionale a piccola velocità, chiedendo tassativamente l'applicazione della tariffa eccezionale a grande velocità sul percorso italiano ed indicandone il numero. Tale richiesta deve essere esposta nell'apposito spazio della lettera di vettura a carattere indelebile ed appariscente, e deve essere controfirmata dal mittente.

I trasporti in tali condizioni dovranno, sulle linee F. S., essere considerati a grande velocità a tutti gli effetti (tassazione, contabilizzazione, modo d'inoltro, ecc.).

Mancando la lettera di vettura la richiesta della tariffa eccezionale a G. V. sul percorso italiano, la stazione di partenza dovrà astenersi assolutamente dall'applicare il listino M-282a *e le spedizioni saranno considerate veri e propri trasporti a piccola velocità.*

Resta inteso che se i mittenti, per i trasporti di derrate alimentari, intendono di fruire sul percorso estero delle tariffe della grande velocità, dovranno presentare lettere di vettura internazionali a G. V. e le stazioni non dovranno applicare alle stesse il listino mod. M-282a.

Il listino M-282a dovrà essere richiesto, nei modi d'uso, dalle stazioni ai Magazzini.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 18 *e* 22.

Digitized by Google

Circolare N. 39.

Istruzioni per il servizio di P. S. sulle ferrovie.

L'articolo 40 delle « *Istruzioni per il servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie* » prescrive ai commissari compartimentali di P. S. l'obbligo di compilare la scheda biografica dei ferrovieri arrestati e denunciati.

Il successivo articolo 41 stabilisce poi che, nel caso di trasferimento di ferrovieri di cui all'articolo precedente in altro compartimento, l'Ufficio Ferroviario da cui dipendono deve dare comunicazione del provvedimento al commissario compartimentale di P. S. il quale deve curare di fare analoga segnalazione all'altro commissario compartimentale di P. S. trasmettendogli pure la scheda dei ferrovieri.

Si è però constatato che non sempre queste disposizioni vengono osservate; e perciò richiamo l'attenzione dei Capi degli Uffici dipendenti perchè in avvenire non trascurino di segnalare ai Commissari Compartimentali di P. S. i traslochi dei ferrovieri arrestati e denunciati.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

Sentenza

Infortunio mortale sul lavoro - Risarcimento danni civili - Estinzione dell'azione penale - Decadenza - Art. 32 Testo Unico - Infortuni.

Non è proponibile in sede di cassazione la questione non sollevata nel giudizio di merito, cioè, che valga come titolo pel risarcimento del danno la sentenza civile che il risarcimento ebbe ad aggiudicare ad altro agente infortunato nello stesso disastro.

Il termine di un anno dettato dalla legge infortuni, all'art. 32 per l'esercizio dell'azione di emenda del danno civile, decorribile dalla pronunzia del magistrato penale, è termine di decadenza, e non di prescrizione.—

CORTE DI CASSAZIONE DI PALERMO, 7-16 dicembre 1922. *Pres.* Ranieri; *est.* Cordova; Causa Conta c. Ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

Il primo mezzo del ricorso censura la sentenza della Corte di appello sopra una questione non prospettata nel giudizio di merito e solo ora sollevata, in quanto che davanti alla Corte di Catania non fu dedotta, nè in genere o indirettamente, nè molto meno in maniera specifica, quanto forma oggetto del primo mezzo del ricorso, cioè che l'azione spiegata dall'altra vittima del disastro ed accolta, formasse prova della civile responsabilità della ferrovia anche nei rapporti della Signora Conta, la quale quindi poteva domandare, senz'altro, la liquidazione del danno sofferto.

Non essendo codesta questione esaminata o trattata dal giudice di merito, non può la Corte Suprema occuparsene, e il detto mezzo del ricorso non è attendibile.

Digitized by Google

Il secondo mezzo, del quale di sopra è strascritto il tenore, censura la sentenza, per avere ritenuto il termine entro cui si propone l'azione dalla Conta esercitata, termine di decadenza invece che di prescrizione.

La censura non può trovare accoglimento. La decadenza del termine dentro cui per legge va proposta l'azione, notificato o intimato un atto processuale, si avvera quante volte l'azione siasi proposta o messa in esperimento oltre quel tempo prefisso dalla legge, giacchè quando la legge prefigge un termine per la notificazione di un atto, lo esercizio correlativo che ne discende non sorge e non si perfeziona se non a condizione che sia sperimentata con quella forma ed entro quei limiti di tempo che sono tassativamente stabiliti, e ciò senza bisogno di apposita comminatoria.

Evidentemente la legge dispone quando deve un'azione proporsi, affinchè l'esercizio di un'azione o l'esperimento di un diritto non sieno, pel tempo, lasciati allo arbitrio di una parte col possibile nocumento dell'altra, e perchè si eviti il protrarsi, indefinito, dello inizio delle liti, il che attiene al principio cui sono informate le leggi processuali e cioè prontezza ed economia.

Or, poichè il 3° capoverso dell'art. 32 della legge sugli infortuni, quando, come nella specie, non vi fu sentenza penale di condanna, ma un semplice provvedimento del giudice istruttore — che non può equipararsi alla sentenza penale di che nel precedente capoverso e su di ciò non vi sarà contrasto, sulla causa attuale — prefigge il termine di un anno per proporre la domanda di che in lite, così codesto termine scorsa la decadenza si avverò e la Corte di appello non violò alcuna disposizione di legge, ma esattamente interpretò il citato art. 32. La Corte di appello non esaminò, anzi espressamente se ne astenne, se trattavasi di prescrizione e fu coerente, perchè una volta che ritenne la decadenza non aveva ragione di occuparsene. La Corte Suprema per identica ragione non trova motivo di esaminare quello che la Corte di merito non esaminò.

Il ricorso deve respingersi condannando la ricorrente alla perdita del deposito e spese, con un compenso di difesa che si reputa congruo in L. 700.

Per questi motivi la Corte rigetta il ricorso.

Digitized by Google

Anno XVI - N. 30

26 Luglio 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1095) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

R. DECRETO-LEGGE 3 *maggio* 1923, *n.* 1285, *relativo alla spesa* di lire 6,204,407,165.60, *per esecuzione di opere pubbliche straordinarie, a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La spesa per opere pubbliche straordinarie facente carico al bilancio del Ministero dei lavori pubblici è stabilita nella somma di lire 6,204,407,165.60, (tenuto conto delle assegnazioni di tutte le leggi o decreti sinora emanati) e dovrà ripartirsi in conformità alla tabella *A* allegata al presente decreto (vista, d'ordine Nostro, dai Ministri proponenti) con la rateazione per esercizi di cui in appresso:

	Spese effettive	Costruzione di strade ferrate	TOTALE
Esercizio finanziario 1922-23 (giusta gli stanziamenti approvati).			
Residui	1.205.740.139, 82	140.165.898, 22	1.345.906.038, 04
Competenza	728.336.127, 56	380.165.000 —	1.108.501.127, 56
	1.934.076.267, 38	520.330.898, 22	2.454.407.165, 60
Esercizio finanziario.			
1923-24	450.000.000 —	300.000.000 —	750.000.000 —
1924-25	650.000.000 —	100.000.000 —	750.000.000 —
1925-26	650.000.000 —	100.000.000 —	750.000.000 —
1926-27	700.000.000 —	50.000.000 —	750.000.000 —
1927-28	700.000.000 —	50.000.000 —	750.000.000 —

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 165 del 14 luglio 1923.

Digitized by Google

Art. 2.

Negli stati di previsione della spesa pel Ministro dei lavori pubblici e nei riparti in articoli verrà adottata, a decorrere dall'esercizio 1923-24, la classificazione di cui all'allegata tabella *A*, per modo che corrisponda un capitolo di bilancio a ciascun gruppo di opere e un articolo a ciascuna specie.

Art. 3.

I residui di stanziamento degli esercizi 1922-23 e precedenti, quali saranno accertati in sede di consuntivo, e le somme impegnate e non pagate al 30 giugno 1923 saranno imputati ai nuovi capitoli ed articoli dell'esercizio 1923-24, secondo la tabella di corrispondenza allegata, lett. *B*, vista, d'ordine Nostro, dai Ministri proponenti.

Art. 4.

I pagamenti relativi alle spese di cui all'art. 1 non potranno oltrepassare, tra residui e competenza, la somma di L. 1,000,000,000, in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1923-24 al 1927-28 inclusivi.

Art. 5.

Il Ministro delle finanze, mediante accensione di debiti, nei modi e con le forme che riterrà opportuni, provvederà i fondi occorrenti per gli stanziamenti da farsi in conto delle spese di costruzione di strade ferrate.

Art. 6.

Con altro decreto sarà stabilito il limite degli impegni da assumere a carico degli esercizi 1928-29 e successivi per le an-

Digitized by Google

nualità relative a concessioni che il Governo ha facoltà di accordare in base alle leggi vigenti.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — A. DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

TABELLA A.

Ripartizione per gruppi e specie di opere, della spesa di L. 6.204.407.165,60 stabilita con l'art. 1 del decreto.

GRUPPO	OPERE	SOMME
	(*Omissis*).	
Costruzione di strade ferrate	Fossano-Mondovì-Ceva	23.300.000 —
	Cuneo-Ventimiglia	19.800.000 —
	Direttissima Genova-Tortona	19.300.000 —
	Savona-Altare S. Giuseppe di Cairo	63.000.000 —
	Tronco di raccordo della stazione di Ronco sulla linea di Torino-Genova col tronco Arquata-Tortona	3.600.000 —
	Spilimbergo-Genova	900.000 —
	Villa Santina-Ampezzo	1,700.000 —
	Montebelluna-Susegana, Udine-Marano, Sacile-Venzano, Vittorio-Ponte nelle Alpi . . .	86.500.000 —
	Ostiglia-Treviso	53.100.000 —
	Poggio Rusco-Verona	8.300.000 —
	Direttissima Firenze-Bologna	159.500.000 —
	Completamento della ferrovia Aulla-Lucca (tronchi: Castelnuovo di Garfagnana-Piazza al Serchio, Piazza al Serchio-Mourano) . .	47.600.000 —
	Sant'Angelo-Urbino	32.700.000 —
	Completamento della linea di circonvallazione di Roma	15.200.000 —
	Direttissima Roma-Napoli	193.400.000 —
	Ferrovie della Calabria (Pietrafitta-Rogliano. Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese; Cosenza-Paola	1.300.000 —

Digitized by Google

GRUPPO	OPERE	SOMME
Costruzione di strade ferrate	Ferrovie complementari della Sicilia. . . .	85.500.000 —
	Ferrovie secondarie della Sicilia	226.700.600 —
	Studi preliminari relativi a proposte di nuove ferrovie principali	1.300.000 —
	Studo di progetti, direzione e sorveglianza delle costruzioni ferroviarie	65,000.000 —
	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle costruzioni ferroviarie	600.000 —
	Sussidi al personale governativo delle costruzioni ferroviarie licenziato	500.000 —
	Impreviste e maggiori spese per la costruzione di strade ferrate, anche per la gestione anteriore al 30 giugno 1905	11.530.898,22

Digitized by Google

REGIO DECRETO 12 *luglio* 1923, *n.* 1536, ***riguardante disposizioni per le carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, per la concessione dei biglietti di servizio gratuiti e per l'uso dei compartimenti riservati e delle carrozze-salone*** (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le concessioni di carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, dei biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e dell'uso di compartimenti riservati e di carrozze salone sono regolate dalle disposizioni seguenti che modificano il R. decreto 22 marzo 1923, n. 730.

Art. 2.

Le carte di libera circolazione per l'intera rete delle ferrovie dello Stato sono concesse:

1° alle LL. AA. i Principi e le Principesse Reali d'Italia;

2° alle LL. EE. i Cavalieri dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata, alle loro consorti e vedove;

3° alle LL. EE. i Ministri Segretari di Stato e Sotto Segretari di Stato in carica;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 173 del 24 luglio 1923.

4° alle LL. EE. i Ministri di Stato;

5° agli on. Senatori del Regno e Deputati al Parlamento Nazionale fino alla cessazione del mandato secondo le convenzioni vigenti;

6° ai Presidenti della Camera dei Deputati usciti di carica;

7° agli ex Deputati al Parlamento che abbiano esercitato il mandato almeno per tre legislature o per dieci anni completi.

Viene tuttavia conservata *ad personam* la carta di libera circolazione agli ex Deputati che ne sono attualmente provvisti.

Art. 3.

Sono inoltre rilasciate carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato:

1° per l'intera rete:

a) ai Direttore generale e ai funzionari dei primi quattro gradi delle ferrovie dello Stato, nonchè a quelli di gradi equipollenti dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili;

b) al personale delle grandi amministrazioni ferrovarie estere e agli amministratori e funzionari di quelle nazioni esercenti linee ferroviarie e di navigazone, in dipendenza di accordi di scambio la cui istituzione sia opportuna nell'interesse dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

c) ai membri del Consiglio superiore dei Lavori pubblici in carica;

2° per determinate percorrenze:

a) ai funzionari delle ferrovie dello Stato del quinto e sesto grado e a quelli dei corrispondenti gradi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, nonchè al personale sanitario ausiliario delle ferrovie dello Stato in attività di servizio, giusta le norme per l'applicazione del presente decreto.

Agli agenti delle ferrovie dello Stato di grado inferiore al sesto e a quelli dei corrispondenti gradi dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili che debbono viaggiare con frequenza per motivi di servizio, vengono concessi biglietti a libretto per le percorrenze da determinarsi in relazione alle singole attribuzioni.

Quando speciali motivi di servizio lo richiedano, il Commissario straordinario può concedere carte di libera circolazione al personale di qualsiasi grado per determinati percorsi e anche per l'intera rete;

b) al personale delle amministrazioni ferroviarie estere di cui alla lettera *b*) del precedente punto 1° e di altre imprese estere di trasporto, nonchè agli amministratori e al personale delle amministrazioni nazionali esercenti linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione, in dipendenza di accordi di scambio, la cui istituzione sia opportuna nell'interesse dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Digitized by Google

c) agli amministratori e impiegati di società concessionarie di linee esercitate dalle ferrovie dello Stato, in quanto sia stabilito nelle relative convenzioni;

d) al personale di amministrazioni ferroviarie e di altre imprese di trasporto nazionali ed estere, in occasione di conferenze o di Congressi indetti nell'interesse dell'esercizio ferroviario o per viaggi a scopo di studi di carattere ferroviario.

Art. 4.

Possono essere rilasciate carte di libera circolazione per l'intera rete o per determinate percorrenze a coloro che debbano viaggiare con frequenza nell'interesse o a vantaggio dell'amministrazione ferroviaria, e, previa autorizzazione del Presidente del Consiglio dei Ministri, alle persone che debbano viaggiare per speciali ragioni di Stato.

Il Ministro dei lavori pubblici ed il Commissario straordinario hanno facoltà, ove lo ritengano vantaggioso per l'amministrazione ferroviaria, di concedere carte di libera circolazione per l'intera rete o per determinate percorrenze per coloro che debbano viaggiare con frequenza per prestazioni nell'interesse dell'amministrazione stessa per l'esecuzione di contratti regolarmente assunti.

Art. 5.

Sono concesse altresì carte di libera circolazione:

1° per l'intera rete:

a) ai funzionari a riposo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato di grado non inferiore al terzo;

2° per determinate percorrenze:

a) ai funzionari a riposo dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato dei sotto indicati gradi:

del grado 4° nel limite di km. 3000;

del grado 5° con qualifica di ingegnere di prima classe o equipollenti, nel limite di km. 2000;

del grado 5° con qualifica di ingegnere o equipollenti, nel limite di km. 1000;

del grado 6° nel limite di km. 500;

b) al personale sanitario ausiliario dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, che abbia prestato servizio per non meno di dieci anni e ne sia stato dispensato pei motivi indicati nell'art. 41 del regolamento per il servizio sanitario, approvato con il decreto Ministeriale 31 dicembre 1913, nei limiti di percorrenza di cui fruiva durante l'attività di servizio e per un periodo di anni pari alla metà di quelli in cui ha prestato servizio.

Digitized by Google

Il trattamento di cui al presente articolo è fatto per corrispondenza di gradi ai funzionari di ruolo a riposo:

dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili;

del soppresso R. Ispettorato generale delle strade ferrate e del cessato Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata;

delle Società già esercenti le reti mediterranea, adriatica e sicula collocati a riposo anteriormente al 1° luglio 1905;

della Società italiana delle strade ferrate meridionali collocati a riposo nel periodo dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1906.

I funzionari di cui al presente articolo potranno ottenere la carta di libera circolazione in relazione al grado effettivo col quale furono collocati a riposo, e non a qualifiche eventualmente ottenute (ad honorem).

Le carte suddette saranno gravate di un diritto fisso nei sotto indicati limiti da pagarsi per ogni anno solare prima del rilascio delle carte stesse, siano queste concesse per l'intero anno o per una parte di esso:

L. 150, se la percorrenza è per l'intera rete;
» 100, se la percorrenza è da km. 2.001 a 3.000;
» 75, se la percorrenza è da km. 1.001 a 2.000;
» 50, se la percorrenza è da km. 501 a 1.000;
» 25, se la percorrenza non è superiore a km. 500.

Art. 6.

I biglietti di servizio vengono rilasciati:

1° Al personale delle ferrovie dello Stato e a quello dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automibili:

a) per disimpegnare incarichi di servizio;

b) per recarsi a dimorare nella località più vicina a quella ove è situato l'impianto ferroviario in cui l'agente presta servizio, quando nelle vicinanze dell'impianto stesso non vi siano abitazioni;

c) per pulizia personale, quando nella residenza amministrativa dell'agente manchi il mezzo di provvedervi.

2° Al personale delle ferrovie dello Stato (escluso quello sanitario ausiliario) e al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automibili, nonchè alle relative famiglie (moglie, figli celibi di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili e inoltre genitori dell'agente, nutrice e una persona di servizio se convivente con l'agente medesimo), per i motivi seguenti:

a) in caso di assunzione in servizio, trasloco e cambiamento di residenza per cessazione di servizio o collocamento in aspettativa per motivi di salute o per servizio militare, o di riammissione in servizio, e anche per i viaggi preliminari e accessori

Digitized by Google

che fossero riconosciuti necessari nei casi sopra accennati. Nei viaggi per trasloco la concessione è estesa ad altre persone di famiglia, purchè celibi o nubili e che risultino permanentemente conviventi con l'agente;

b) cure speciali per infermità provenienti da cause di servizio e cure richieste da gravi infermità comunque contratte e che il sanitario dell'amministrazione dichiari assolutamente indispensabili in nessun modo praticabili nella località di residenza dell'agente;

c) provvista di derrate alimentari, quando l'agente risieda in località dove manchino i generi di prima necessità.

3° Ai figli celibi di età non superiore ai 25 anni e alle figlie nubili di agenti, per istruzione, fino al completamento del corso di studi ai quali si sono applicati, o per apprendere un mestiere per un periodo, in questo caso, non superiore a un anno e sempre che nella residenza dell'agente ne manchino i mezzi e, per la località più vicina alla residenza stessa.

4° Alla vedova, agli orfani dell'agente (figli celibi di età non superiore ai 25 anni e figlie nubili) nonchè ai genitori dell'agente, nutrice e una persona di servizio se conviventi, per il primo cambiamento di residenza in seguito alla morte dell'agente se avvenuta mentre il medesimo era in attività di servizio.

5° Alle persone di cui all'art. 3, punto 2°, lettera *d*) e all'art. 4 alle stesse condizioni ivi specificate e quando non debbano compiere frequenti viaggi; nonchè agli invitati alla inaugurazione di nuove linee o di altri impianti ferroviari dello Stato.

Nei casi previsti dal punto 1° lettere *b*) e *c*), dal punto 2° lettere *b*) e *c*) e dal punto 3° del presente articolo, anzichè biglietti singoli, si possono rilasciare biglietti a libretto per il numero di viaggi riconosciuti dall'amministrazione strettamente necessari. Tali concessioni debbono essere autorizzate per il personale delle ferrovie dello Stato e famiglie; dai Servizi se si tratti di agenti appartenenti a uffici centrali della Direzione generale; dai Comitati di esercizio, se si tratti di agenti dipendenti da uffici compartimentali dell'esercizio, o da uffici distaccati dai Servizi centrali o dalle officine. Per il personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili e famiglie, dette concessioni debbono essere autorizzate dal capo dell'Ispettorato medesimo.

La concessione può essere estesa a una persona di famiglia per accompagnamento nei casi di cui al punto 2°, lettera *b*) quando il sanitario dell'amministrazione ne riconosca la necessità e nel caso di cui al punto 3° quando si tratti di figli di età non superiore ai 14 anni e di figlie di età non superiore ai 18 anni.

I biglietti di cui al punto 1° lettera *c*), al punto 2° lettera *c*) e al punto 3° non possono essere rilasciati per la 1ª classe.

Al personale cui spetta la terza classe non si rilasciano biglietti per i domestici nei casi previsti dal presente articolo.

Digitized by Google

Art. 7.

I biglietti gratuiti per un solo viaggio vengono concessi:

1° Al personale stabile dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, a quello del ruolo aggiunto da essa assunto per la costruzione di nuove linee o di opere in conto patrimoniale e al personale sanitario ausiliario dell'amministrazione stessa, nonchè, dopo un anno di servizio, al personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automibili nei seguenti limiti per ogni anno solare:

a) al personale maschile ammogliato o vedovo con prole:

due biglietti di andata e ritorno per l'agente, la moglie, i figli celibi di età non superiore ai 25 anni, le figlie nubili, la nutrice e una persona di servizio se convivente;

un biglietto di andata e ritorno per i genitori dell'agente;

b) al personale femminile coniugato o vedovo con prole:

due biglietti di andata e ritorno per l'agente, i figli celibi di età non superiore ai 25 anni e le figlie nubili;

un biglietto di andata e ritorno per i genitori dell'agente;

c) agli agenti celibi o nubili o vedovi senza prole:

due biglietti di andata e ritorno per l'agente;

un biglietto di andata e ritorno per i genitori.

È concesso altresì (per gli agenti celibi o vedovi senza prole) un biglietto di andata e ritorno per le sorelle nubili se conviventi e a carico;

d) al personale del 13° e 14° grado o di qualifiche equipollenti e fino al compimento del 15° anno di servizio, le concessioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) vengono limitate a un solo biglietto di andata e ritorno per ciascuna delle persone ivi indicate.

2° Dopo compiuto almeno un anno di servizio, computato il periodo di avventiziato, al personale in prova dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e a quello avventizio e provvisorio assunto dall'amministrazione stessa per la costruzione di nuove linee di opere in conto patrimoniale, nel limite di un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare. La concessione è estesa per il personale maschile: alla moglie, figli celibi di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili, genitori dell'agente, nutrice e una persona di servizio se convivente con l'agente, sempre che questo ultimo sia coniugato o vedovo con prole; e per il personale femminile: ai figli celibi di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili e ai genitori dell'agente.

3° Al personale di ruolo a riposo delle amministrazioni indicate nell'art. 5 e relative famiglie (moglie, figli celibi e figlie nubili di età non superiore ai 25 anni) nel limite di un biglietto di andata e ritorno per ogni anno solare.

Uguale trattamento è ammesso a favore del personale sanitario ausiliario dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato dispensa-

Digitized by Google

to dal servizio nelle condizioni di cui al citato art. 5 lettera *b*) e per il periodo di tempo stabilito dalla lettera medesima. La concessione è estesa per lo stesso periodo di tempo alle persone di famiglia sopra specificate anche dopo la morte del sanitario

Il trattamento di cui al primo comma del presente punto 3° è fatto altresì alla vedova e agli orfani (figli celibi e figlie nubili di età non superiore ai 25 anni) degli agenti di ruolo delle amministrazioni indicate nell'art. 5, morti per cause di servizio dopo almeno un anno dall'assunzione, oppure per cause comuni mentre erano in attività di servizio da almeno 10 anni o dopo il collocamento a riposo.

4° al personale di ruolo di amministrazioni esercenti linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione e di altre imprese di trasporto nazionali ed estere con le quali si istituiscano gli accordi di scambio di cui all'art. 3, punto 1°, lettera *b*) e punto 2° lettera *b*) e alle relative famiglie nei limiti da detti accordi stabiliti.

5° Agli agenti doganali assegnati in via continuativa da almeno un anno a uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie nel limite di un biglietto di andata e ritorno per ogni anno solare. Uguale concessione è ammessa per la moglie, figli celibi e figlie nubili di età non superiore ai 21 anno.

La validità dei biglietti di cui al presente articolo sarà determinata dalle norme per l'applicazione del presente decreto, le quali stabiliranno tutte le modalità per la richiesta, l'emissione e l'uso dei biglietti stessi.

Non sono ammesse concessioni di viaggio a favore di persone di servizio di agenti cui spetta la 3ª classe.

Art. 8.

È accordata la concessione del trasporto gratuito del bagaglio nei limiti e per i motivi seguenti:

1° Con autorizzazione permanente sulle carte di libera circolazione:

a) ai funzionari di cui all'art. 3, lettera *a*) per kg. 50:

b) al personale di amministrazioni estere in rapporti di scambio nei limiti di peso stabiliti dai relativi accordi.

2° Con buoni per una sola spedizione:

a) nei casi di cui all'art. 6, punto 1° lettera *a*), nei limiti di peso strettamente necessari;

b) nei casi di cui all'art. 6, punto 2°, lettera *a*) e punto 4°, per kg. 100. In tali casi la concessione è estesa a kg. 200 quando non venga fatto luogo a quella del trasporto gratuito della mobilia;

c) per ogni anno solare, al personale di cui all'art. 7, punto 1°, complessivamente due concessioni di andata e ritorno per kg. 100

Digitized by Google

ciascuna; a quello di cui al punto 2° dell'articolo stesso, complessivamente una concessione di andata e ritorno per kg. 100.

Art. 9.

E' concesso il trasporto gratuito della mobilia e di masserizie limitatamente a quella quantità che può ritenersi in armonia alla costituzione di famiglia e alle condizioni dell'agente nei casi indicati nell'art. 6, punto 2° lettera *a*) e punto 4°.

E' accordato altresì il trasporto gratuito di salme di agenti delle ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili e loro famiglie (moglie, figli celibi e figlie nubili), nonchè il trasporto a tariffa ridotta del 50% di salme dei genitori di agenti.

Art. 10.

Per ciascun viaggio gratuito di corsa semplice e per ciascuna persona è dovuto dal titolare, o portatore del biglietto, un diritto fisso di L. 5 per la 1ª classe, di L. 3 per la 2ª classe e di L. 1 e cent. 50 per la 3ª classe.

Per ciascuna spedizione gratuita di bagaglio nei casi di cui alle lettere *c*) e *d*), punto 2° dell'art. 8 è dovuto dal titolare o portatore del buono un diritto fisso di L. 1.

I diritti fissi di cui sopra sono ridotti alla metà per i viaggi o le spedizioni per un percorso inferiore ai 150 chilometri.

Previa annotazione da farsi praticare sul biglietto gratuito dalla stazione iniziale di partenza, i portatori dei biglietti medesimi possono rinunziare alla classe per la quale è valido il biglietto e pagare il diritto fisso stabilito per la classe inferiore nella quale intendano viaggiare.

Art. 11.

E' conservato *ad personam*:

1° il trattamento stabilito dal presente decreto nei riguardi del personale stabile delle ferrovie dello Stato in attività di servizio o a riposo, e delle rispettive famiglie:

a) agli agenti addetti all'esercizio delle ferrovie dello Stato in servizio continuativo e non sistemabili nel personale di ruolo, i quali al 31 dicembre 1922 già fruivano delle concessioni ammesse pel personale stabile;

b) agli ispettori generali del cessato Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata e dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, usciti di carica;

c) ai funzionari del cessato R. ispettorato generale delle

strade ferrate che al 31 dicembre 1922 già fruivano di tale trattamento in base all'art. 5 della legge 7 luglio 1908, n. 406:

d) al personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le reti mediterranea e sicula e presso la Società delle ferrovie meridionali all'atto della cessione allo Stato delle rispettive linee;

2° il trattamento ammesso dagli articoli 5 (punto 1°) 7 e 8 per il personale a riposo delle ferrovie dello Stato e famiglie (comprese le vedove e gli orfani) al personale del già R. commissariato e delle amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885;

3° il trattamento stabilito dall'art. 11, comma 2° del R. decreto 22 gennaio 1914, n. 19, riguardo al personale passato dal Ministero dei lavori pubblici e dalla amministrazione delle ferrovie dello Stato nel ruolo organico del Ministero delle colonie;

4° il trattamento stabilito dall'art. 5 e dal punto 3° dell'art. 7 al personale di ruolo collocato a riposo dalla Società per la ferrovia sicula occidentale e dalla Compagnia Reale per le ferrovie sarde, anteriormente al passaggio delle ferrovie stesse allo Stato e limitatamente a concessioni per itinerari sulle linee già esercitate dalle Società suddette. Eguale trattamento è ammesso a favore del personale rimasto in via definitiva alla dipendenza della Compagnia Reale per le ferrovie sarde all'atto del riscatto delle ferrovie medesime e che sia stato successivamente collocato a riposo.

5° il rilascio di un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare — in quanto ne godevano al 1° gennaio 1923 — ai funzionari in attività di servizio ed a riposo, che al 31 dicembre 1908 appartenevano all'amministrazione centrale dei Lavori pubblici e rispettive famiglie, ed ai funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei deputati — fino a che continueranno ad appartenere agli Uffici del Senato e della Camera — e rispettive famiglie. Agli effetti del presente comma la famiglia si intende costituita come segue: moglie, genitori, figli celibi e figlie nubili di età non superiore ai 25 anni, nonchè una persona di servizio, se convivente con l'agente e semprechè quest'ultimo sia coniugato e abbia titolo a biglietti di 1ª e 2ª classe.

Art. 12.

Nelle norme da emanare per l'applicazione del presente decreto sarà determinata la classe per la quale possono essere rilasciati le carte di libera circolazione, i biglietti a libretto e quelli di servizio e gratuiti al personale delle ferrovie dello Stato in attività di servizio e a riposo, e famiglie.

Digitized by Google

Art. 13.

I senatori del Regno e i deputati al Parlamento hanno diritto annualmente a otto biglietti gratuiti di 1ª classe e a quattro di 2ª classe di viaggio semplice da e per qualunque stazione della rete statale per uso esclusivo della famiglia (moglie, figli, genitori, fratelli e sorelle e domestici), nonchè a 12 concessioni per trasporto gratuito del bagaglio, valida ognuna per 25 chilogrammi. E' escluso un diverso uso dei biglietti predetti, fatta eccezione per il caso di persone che accompagnino il senatore o deputato per motivi di salute.

Tali concessioni sono valide sino al compimento dell'anno dal giorno della prima convocazione della Camera dei deputati. L'uso di ciascun biglietto di corsa semplice è subordinato al pagamento del diritto fisso di L. 10, se in 1ª classe e di L. 6 se in 2ª classe. Per ciascuna spedizione gratuita di bagaglio è dovuto il diritto fisso di cent. 50.

Art. 14.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a stipulare con le varie amministrazioni dello Stato speciali convenzioni per il rilascio, dietro corrispettivo da determinarsi, di carte di libera circolazione per l'intera rete o per percorsi limitati, da servire esclusivamente ai funzionari e agenti delle singole amministrazioni, i quali debbono viaggiare con frequenza per motivi di servizio nell'interesse prevalente delle amministrazioni stesse e concomitante dell'amministrazione ferroviaria.

Art. 15.

Senza pregiudizio dell'azione penale, il funzionario che indebitamente rilascia carte di libera circolazione e biglietti di servizio o gratuiti è punito con la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio, non inferiore ad un mese, e l'amministrazione delle ferrovie dovrà sottoporlo a ritenuta sullo stipendio fino al totale pagamento del valore a tariffa normale del biglietto rilasciato. In caso di recidiva il funzionario colpevole è punito con la destituzione.

Art. 16.

Le concessioni di compartimenti riservati sono autorizzate a mezzo di biglietti valevoli per un solo viaggio di andata e ritorno o di andata (biglietti per un solo viaggio) ovvero per qualsiasi viaggio che viene effettuato dalle persone alle quali sono intestati (biglietti permanenti).

Rispetto ai treni la validità può essere senza limitazioni ov-

vero con esclusione di alcuni treni determinati. Non sono però mai valevoli per i treni di lusso.

Art. 17.

Sono concessi i biglietti permanenti gratuiti per l'uso di compartimenti riservati alle seguenti persone:

1° Principi e principesse Reali d'Italia;

2° Cavalieri dell'Ordine della SS. Annunziata e loro consorti e vedove;

3° Le LL. EE. i Cardinali residenti in Italia;

4° Presidente e vice-presidente in carica del Senato del Regno e della Camera dei deputati;

5° Ministri e Segretari di Stato finchè in carica;

6° Ministri di Stato;

7° Sottosegretari di Stato finchè in carica;

8° Generali di esercito e di armata e generali designati di armata e gradi corrispondenti della R. marina;

9° LL. EE. i governatori delle Colonie;

10° Presidente del Consiglio di Stato, Primo Presidente e Procuratore generale della Corte di cassazione, presidente della Corte dei conti e Avvocato generale erariale;

11° Ministri della Real Casa;

12° Regi Ambasciatori presso Stati esteri e Ambasciatori di Stati esteri presso S. M. il Re d'Italia e la S. Sede;

13° Generali di corpi d'armata e ufficiali ammiragli di gradi corrispondenti che viaggino per ragioni di servizio;

14° Ex presidenti del Senato del Regno e della Camera dei deputati;

15° Ex presidenti del Consiglio dei ministri;

16° Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

17° Ispettore generale dell'Ispettorato delle ferrovie, tramvie e automobili finchè in carica;

18° Segretario generale presso il Ministero degli affari esteri

Art. 18.

Possono essere concessi biglietti per l'uso di compartimento riservato per un solo viaggio:

a) a Principi e Principesse di Case regnanti estere, a dignitari e Ministri esteri e alle rispettive famiglie;

b) alle LL. EE. i Cardinali residenti all'estero.

Quando concorrano speciali circostanze il Ministro dei lavori pubblici e il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato potranno rilasciare biglietti di compartimento riservato per un solo viaggio di andata o di andata e ritorno, fino al numero massimo di quindici al mese per ciascuno.

Digitized by Google

Art. 19.

Non può essere concesso l'uso di compartimento riservato se non viaggia la persona alla quale è intestato il biglietto.

Il titolare di questo e le altre persone che eventualmente prendono posto nel compartimento riservato debbono essere munite di regolare biglietto o di concessione di viaggio della classe corrispondente.

Art. 20.

E' concesso l'uso gratuito di una vettura salone alle seguenti persone:

1° Ai Principi e alle Principesse Reali d'Italia;

2° Alle LL. EE. i Presidenti del Senato del Regno, della Camera dei deputati e del Consiglio dei Ministri in carica;

3° Al Ministro dei lavori pubblici in carica.

La concessione deve risultare da apposita indicazione sul biglietto del compartimento riservato.

Art. 21.

E' pure concesso l'uso gratuito di una vettura salone per i singoli viaggi:

1° Alle LL. EE. i Ministri Segretari di Stato e sottosegretari di Stato in carica quando viaggiano in rappresentanza del Governo;

2° Alle rappresentanze ufficiali del Parlamento.

La richiesta deve essere diretta al Ministro dei lavori pubblici o al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, rispettivamente dal Ministero della Real Casa, dalla Presidenza del Consiglio, dal Senato del Regno e dalla Camera dei Deputati.

Può essere accordato l'uso del salone per i singoli viaggi alle LL. AA. i Principi esteri e alle LL. EE. i Ministri di Stati esteri in carica.

La richiesta deve essere fatta al Ministro dei lavori pubblici o al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato dal Ministero degli esteri.

Art. 22.

Il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato emanerà le norme occorrenti per l'applicazione del presente decreto.

Digitized by Google

Art. 23.

Gli articoli 83 e 84 della legge 7 luglio 1907, n. 429; gli articoli 3 e 5 della legge 9 luglio 1908, n. 406, e le annesse tabelle *A*, *B* e *C*; il R. decreto 21 luglio 1910, n. 628; il decreto Luogotenenziale 28 settembre 1917, n. 1700; i Regi decreti 26 novembre 1908, n. 804 e 27 dicebre 1908, n. 819; l'art. 17 del decreto Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467; l'art. 14 della legge 30 settembre 1920, n. 1405; l'art. 18 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, nella parte relativa al comma 7 dell'art. 44 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, e in genere tutte le altre disposizioni in contrasto col presente decreto sono abrogate.

Ogni altra nuova concessione di carte di libera circolazione e di biglietti di viaggio gratuito non potrà essere ammessa se non con provvedimento legislativo sentito il Commissario straordinario.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.—

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 91.

Spostamento della fermata di Latomie.

A datare dal 1° agosto 1923 la fermata di Latomie della linea a scartamento ridotto della Sicilia Castelvetrano-Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle, posta fra le stazioni di Castelvetrano e Selinunte, viene spostata dal km. 9 + 262 al km. 7 + 011 a sinistra della linea stessa, distante km. 7 + 011 da Castelvetrano e km. 6 + 101 da Selinunte.

Nulla è mutato nelle abilitazioni di servizio rispetto a la vecchia fermata istituita in via provvisoria con l'O. S.-136-1921.

Anche la nuova fermata di Latomie è facoltativa.

I prezzi dei biglietti di corsa semplice da e per detta fermata sono i seguenti:

fra Latonie a	Castelvetrano	1ª	cl.	L.	2.90	3ª	cl.	L.	1.40
» »	Selinunte	»	»	»	2.60	»	»	»	1.30
» »	Porto Palo	»	»	»	5.70	»	»	»	2.30
» »	Menfi	»	»	»	7.40	»	»	»	2.90
» »	Sciacca	»	»	»	13.50	»	»	»	5.65

In conseguenza di quanto sopra nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione marzo 1922) a pagina 50, tabella numero (176) si dovranno sostituire le distanze attualmente esposte per Latomie, con quelle appresso indicate:

Castelvetrano	Km.	8	Magazzolo	Km.	71
Selinunte	»	7	Cattolica Eraclea	»	54
Porto Palo	»	16	Montallegro	»	91
Menfi	«	22	Siculiana Marina	»	100
Capo S. Marco	»	36	Siculiana	»	103
Sciacca	»	43	Realmonte	»	108
Bellapietra	»	54	Punta Piccola	»	112
Verdura	»	55	P. Empedocle Cannelle	»	115
Ribera	»	65	P. Empedocle	»	117

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 92.

Nuove denominazioni delle stazioni della Venezia Giulia e Tridentina.

In relazione al R. decreto 29 marzo 1923, n. 800, che determina la lezione ufficiale dei nomi dei comuni e di altre località dei territori annessi, le denominazioni delle stazioni, assuntorie, fermate e case cantoniere, comprese nella giurisdizione delle Delegazioni di Trieste e di Trento, devono essere modificate, in tutte le pubblicazioni di servizio, secondo risulta dagli allegati prospetti (Allegato *A*, stazioni della Venezia Giulia, per ordine di linea. Allegato *B*, stazioni della Venezia Tridentina, per ordine di linea) nei quali sono indicate, nella prima colonna le vecchie denominazioni e nella seconda le corrispondenti nuove denominazioni.

Inoltre nel prospetto Allegato *C*, sono riportate per ordine alfabetico le nuove denominazioni seguite da quelle precedentemente in vigore.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 18 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 92–1923.*

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione

VENEZIA GIULIA.

Linea: *Pontebba-Tarvisio.*	Linea: *Pontebba-Tarvisio Sobborgo.*
Pontefella Pontebba	Pontebba
S. Leopoldo	Laglesie S. Leopoldo
Bagni di Lusnizza	Bagni di Lusnizza
Malborghetto	Malborghetto
Ugne	Ugovizza
Volfa Seisera	Valbruna
Camporosso Montesanto di Lussari	Camporosso in Valcanale
Tarvisio Città	Tarvisio Città
Tarvisio	Tarvisio Sobborgo
Linea: *Tarvisio-Radice Transito.*	**Linea: *Tarvisio Sobborgo-Fusine Laghi Transito.***
Weisseinfels	Fusine in Valromana
Radice	Fusine Laghi
Radice Transito	Fusine Laghi Transito
Linea: *Trieste Centrale-Cormons.*	**Linea: *Trieste C.le-Cormons stazione.***
Trieste Centrale	Trieste Centrale
Miramare	Miramare
Grignano	Grignano
Santa Croce	Santa Croce di Trieste
Bivio Duino	Bivio d'Aurisina
Visoglie	Malchina-Sistiana
Duino Sistiana	Duino-Timavo
Monfalcone	Monfalcone
Ronchi Superiore	Ronchi-Vermegliano
Repiduglia	Repiduglia

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Sagrado	Sagrado
Gradisca Sdraussina	Gradisca-S. Martino
Rubbia Savogna	Rubbia-S. Michele
Gorizia Meridionale	Gorizia Campagnuzza
Lucinico	Lucinico-Calvario
Mossa	Mossa
Capriva	Capriva
Cormons Stazione	Cormons Stazione
Linea: *Trieste-S. Andrea-Piedicolle*	Linea: *Trieste Campomarzio-Piedicolle Transito.*
Trieste S. Andrea Loco	Trieste Campomarzio loco
Rozzol	Rozzol-Montebello
Guardiella	Guardiella
Opicina	Villa Opicina
Monrupino	Monrupino
Duttogliano Scoppo	Duttogliano-Scoppo
S. Daniele del Carso	S. Daniele del Carso
Rifemberga	Castel Rifembergo
S. Pietro di Gorizia (Bivio)	S. Pietro di Gorizia (Bivi)
Gorizia Nord	Gorizia Montesanto
Plava	Plava-Montecucco
Salona d'Isonzo	Salona d'Isonzo
Canale	Canale d'Isonzo
Auzza	Auzza
S. Lucia Tolmino	S. Lucia-Tolmino
Piedimelze	Piedimelze
Gracova	Gracova Serravalle
Udaiusna	Obiocca-lusina
Piedicolle	Piedicolle
Piedicolle Tansito	Piedicolle Transito

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Linea: *Trieste S. Andrea-Pola.*	Linea: *Trieste Campomarzio-Pola.*
S. Anna	S. Anna di Trieste
S. Giuseppe di Rusmagna	S. Giuseppe della Chiusa
Moccò	S. Antonio-Moccò
Draga	S. Elia
Erpelle Cosina	Erpelle-Cosina
Poggio Istriano	Bresenza del Taiano
Piedimonte	Piedimonte del Taiano
Sasseto	Sasseto
Grancino	Acquaviva-Valmorasa
Pinguente	Pinguente
Rozzo d'Istria	Rozzo
Lupolano	Castel Lupogliano
Colmo	Colmo
Borutto	Borutto
Cerreto Istriano	Cerreto Istriano
Novacco	Novacco
Pisino	Pisino
Checchi	Checchi
S. Pietro in Selve	S. Pietro in Selve
Gimino	Gimino
Canfanaro	Canfanaro
Smogliani	Smogliani-Carmedo
Sanvincenti	Sanvincenti
Zabroni	Zabroni-Roveria
Dignano	Dignano
Gallesano	Gallesano
Pola	Pola
Linea: *Monfalcone-Cervignano.*	Linea: *Monfalcone-Cervignano del Friuli*
Ronchi Inferiore	Ronchi-Staranzano
Beglianc	Begliano

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Pieris Turriaco	Pieris-Turriaco
Villa Vicentina	Villa Vicentina
Scodovacca	Scodovacca
Cervignano	Cervignano del Friuli
Linea: *Nabresina-Postumia.*	Linea: *Aurisina-Postumia-Grotte.*
Nabresina	Aurisina
Prosecco	Prosecco
Opicina Campagna	Opicina Campagna
Sesana	Sesana
Divaccia	Divaccia-S. Canziano
Lesecciano	Lesecce Auremiano
S. Pietro del Carso	S. Pietro del Carso
Prestanego	Prestrane-Mattegna
Postumia	Postumia-Grotte
Linea: *Gorizia Meridionale-Aidussina.*	Linea: *Gorizia Campagnuzza-Aidussina.*
S. Pietro di Gorizia	S. Pietro di Gorizia
Valvolciana	Valvociana
Prevacina	Prevacina-Gradiscutta
Montespino	Montespino
Battuglia	Battuglia
Caminia	Camigna
Dobraglie	Dobraule di Santa Croce
Santa Croce Strada	Santa Croce d'Aidussina
Aidussina	Aidussina
Linea: *S. Pietro del Carso-Fiume.*	Linea: *S. Pietro del Carso-Fiume.*
Montefreddo	Monte Chilovi
Torrenova Bisterza	Torrenova-Bisterza
Sapiane	Sappiane
Giordani	Giordani

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Abbazia Mattuglie	Abbazia-Mattuglie
Abbazia Mattuglie Transito	Abbazia-Mattuglie Transito
Fiume	Fiume
Linea: *Trieste S. Andrea-Parenzo.* (Linea secondaria a scartamento ridotto).	Linea: *Trieste Campomarzio-Parenzo.* (Linea secondaria a scartamento ridotto).
Trieste S. Andrea loco	Trieste Campomarzio loco
Trieste Servola	Trieste Servola
Monte Castiglione	Monte Castiglione
Zaule	Zaule-Val Rosandra
Muggia	Muggia
Scoffie	Albaro Vescovà
Decani	Villa Decani
Lazzaretto Risano	Lazzaretto-Risano
Capodistria	Capodistria
Semedella	Semedella
Isola d'Istria	Isola d'Istria
Strugnano	Madonna di Strugnano
Portorose (cc.)	Portorose-Pirano
Portorose	S. Lucia di Portorose
S. Bartolomeo	S. Bortolo
Sicciole	Sicciole
Salvore	Salvore
Mazzoria	Mazzoria
Caldania	Caldania
Buie	Buie
Tribano	Tribano
Grisignana	Grisignana
Castagna	Castagna
Piemonte	Piemonte
Portole	Portole
Bagni S. Stefano Levade	Bagni S. Stefano-Levade
Montona	Montona
Caroiba	Caroiba

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova denominazione
Raccotole	Raccotole
Visinada	Visinada
Baldassi	Baldassi
S. Domenica	S. Domenica-Villa Sammarco
Visignano	Visignano
Villanova	Villanova di Parenzo
Parenzo	Parenzo
Scali Marittimi di Trieste.	*Scali Marittimi di Trieste.*
Trieste punto franco Vittorio Emanuele III	Trieste punto franco Vittorio Emanuele III
Trieste S. Andrea rive (riva Gramula, molo Venezia, molo Sanità, riva Ottaviano Augusto, molo Fratelli Bandiera)	Trieste Campomarzio rive (riva Gramula, molo Venezia, molo Bersaglieri, riva Ottaviano Augusto, molo Fratelli Bandiera)
Trieste punto franco Duca d'Aosta	Trieste punto franco Duca d'Aosta
Trieste scalo legnami	Trieste scalo legnami
Trieste Servola (scalo)	Trieste Servola (scalo)
Trieste San Sabba	Trieste San Sabba
Trieste Zaule	Trieste Zaule (scalo)

Digitized by Google

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 92-1923.*

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione

VENEZIA TRIDENTINA.

Linea: *Peri-Brennero.*	Linea: *Peri-Brennero.*
Borghetto	Borghetto
Avio	Avio
Ala	Ala
Serravalle Tridentina	Serravalle all'Adige
Marco	Marco
Mori	Mori
Rovereto	Rovereto
Villa Lagarina	Villa Lagarina
Volano	Volano
Calliano	Calliano
Mattarello	Mattarello
Trento	Trento
Gardolo	Gardolo
Lavis	Lavis
Nave S. Felice	Nave S. Felice
S. Michele	S. Michele all'Adige
Salurn-Salorno	Salorno
Margreid Kurtatsch-Magrè Cortaccia	Magrè-Cortaccia
Neumarkt Tramin-Egna Termeno	Egna-Termeno
Auer-Ora	Ora
Branzoll-Branzollo	Bronzolo
Leifers	Laives
Bozen Gries-Bolzano Gries	Bolzano-Gries
Kardaun-Cardano	Cardano
Blumau	Prato all'Isarco (Blumau)
Völs a/ Schlern	Fiè
Atzwang	Campodazzo (Atzwang)
Kastelruth-S. Osvaldo Castelrotto	Castelrotto

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Waidbruck	Ponte all'Isarco (Waidbruck)
Klausen-Chiusa di Bressanone	Chiusa (Klausen)
Villn s Gufidaun	Funes (Villnöss)
Albeins	Albes
Brixen-Bressanone	Bressanone
Vahrn	Varna
Unterau	Pradisotto (Unterau)
Franzensfeste-Fortezza	Fortezza
Mittewald-Mezzaselva	Mezzaselva (Mittewald)
Grasstein	Le Cave (Grasstein)
Mauls	Mules
Freienfeld	Campo di Trens (Freienfeld)
Sterzing	Vipiteno (Sterzing)
Gossensass	Colle Isarco (Gossensass)
Pflersch	Fleres
Schelleberg	Moncucco (Giggelberg)
Brennerbad-Terme del Brennero	Terme del Brennero
Brenner-Brennero	Brennero
Linea: *Primolano-Trento.*	Linea: *Primolano-Trento.*
Tezze	Tezze
Grigno	Grigno
Ospedaletto	Ospedaletto
Vill'Agnedo Strigno	Villa Agnedo-Strigno
Castelnuovo in Valsugana	Castelnuovo in Valsugana
Borgo Valsugana	Borgo Valsugana
Roncegno	Roncegno-Bagni-Marter
Rovaledo	Rovaledo
Barco	Barco
Levico	Levico
Caldonazzo	Caldonazzo
Calceranica	Calceranica
S. Cristoforo d'Ischia	S. Cristoforo al Lago-Ischia

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Pergine	Pergine
Roncógno	Roncogno
Civezzano	Civezzano
Ponte Alto	Ponte Alto
Povo	Povo
Villazzano	Villazzano
Linea: *S. Michele-Mezolombardo.*	Linea: *S. Michele all'Adige-Mezzolombardo.*
Mezolombardo	Mezzolombardo
Linea: *Fortezza-Innichen.*	Linea: *Fortezza-S. Candido.*
Unterau	Pradisotto (Unterau)
Aicha	Aica
Schabs	Sabes
Mühlbach	Rio di Pusteria (Mühlbach)
Vintl	Vandoies (Vintl)
St. Sigmund-S. Sigismondo	S. Sigismondo
Ehrenburg	Casteldarne (Ehrenburg)
St. Laurenzen-S. Lorenzo	S. Lorenzo in Pusteria
Bruneck-Brunico	Brunico
Percha	Perca
Olang	Valdaora (Olang)
Welsberg Waldbrunn	Monguelfo-Bagni di Monguelfo (Welsberg-Waldbrunn)
Niederdorf	Villabassa (Niederdorf)
Toblach-Dobbiaco	Dobbiaco
Innichen-S. Candido	S. Candido
Vierschach	Versciaco
Linea: *Bolzano-Merano-Mals.*	Linea: *Bolzano-Merano-Malles.*
Sigmundskron	Ponte d'Adige
Siebeneich	Settequerce (Siebeneich)

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Terlan-Ternano	Terlano
Vilpian Nals-Vilpiano	Vilpiano-Nalles
Gargazon-Gargazone	Gargazzone
Lana Burgstall	Lana-Postall (Burgstall)
Untermais	Maia bassa (Untermais)
Meran-Merano	Merano
Algund	Lagundo (Algund)
Marling	Marlengo
Töll	Tel
Plaus	Plaus
Naturns	Naturno
Schnalstal	Senales
Tschars	Ciardes
Kastelbell-Castelbello	Castelbello
Latsch	Laces
Goldrein	Coldrano
Schlanders-Silandro	Silandro
Laas	Lasa
Eyrs	Oris
Spondinig Prad	Spondigna-Prato in Venosta
Schluderns Glurns	Sluderno-Glorenza (Schludens-Glurns)
Mals	Malles
Linea: *Brunico-Sand.*	Linea: *Brunico-Campo* ***Tures*** (***Sand***).
(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).	**(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).**
Bruneck-Brunico	Brunico
Bruneck L. B.-Brunico F. L.	Brunico F. L.
St. Georgen-S. Giorgio di Brunico	S. Giorgio di Brunico
Gais	Gais
Uttenheim	Villa Ottone F. V. (Uttenheim PH)
Uttenheim	Villa Ottone (Uttenheim)
Mühlen	Molini di Tures (Mühlen)
Kematen Winkl	Caminata in Tures (Kematen)
Sand	Campo Tures (Sand)

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Linea: *Trento Torre Verde-Malè.*	Linea: *Trento Torre Verde-Malè.*
(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).	**(Linea non ammessa alla tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).**
Trento Torre Verde	Trento Torre Verde
Trento Scalo	Trento Scalo
Canova	Canova
Gardolo Tram	Gardolo Tram
S. Lazzaro	S. Lazzaro
Lavis Tram	Lavis Tram
Pressano	Pressano
S. Felice Tram	S. Felice Tram
S. Michele Tram	S. Michele Tram
S. Michele Stazione	S. Michele Stazione
Mezocorona	Mezzocorona
Mezolombardo	Mezzolombardo
Alla Posta	Alla Posta
Rocchetta	Rocchetta
Ceramica	Ceramica
Moncovo Denno	Moncovo-Denno
Sabino	Sabino
Mollaro	Mollaro
Taio	Tajo
Dermulo	Dermulo
S. Giustina	Tassullo
Cles Borgata	Cles Borgata
Cles Stazione	Cles Stazione
Mostizzolo	Mostizzolo
Bozzana	Bozzana
Bordiana	Bordiana
S. Giacomo	S. Giacomo in Val di Sole
Cassana	Cassana
Caldes	Caldes
Terzolas	Terzolas
Malè	Malè

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Linea: Mori-Arco-Riva.	Linea: *Mori-Riva.*
(Linea a scartamento ridotto).	**(Linea a scartamento ridotto).**
Mori	Mori
Mori Borgata	Mori Borgata
Loppio	Loppio
Nago Torbole	Nago-Torbole
Oltresarca	Oltresarca
Arco	Arco
S. Tomaso	S. Tommaso
Riva	Riva
Linea: *Ora Val Fiemme-Predazzo.*	Linea: *Ora Val Fiemme-Predazzo.*
(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).	**(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).**
Ora Val Fiemme	Ora Val Fiemme
Ora Paese	Ora Paese
Montagna	Montagna
Gleno	Gleno
Doladizza	Doladizza
Pausa	Pausa
Fontane Fredde	Fontanefredde
S. Lugano	S. Lugano
Castello	Castello di Fiemme
Cavalese Succursale	Cavalese Succursale
Cavalese	Cavalese
Masi	Masi (di Cavalese)
Tesero	Tesero
Panchià	Panchià
Ziano	Ziano
Predazzo	Predazzo

Digitized by Google

Vecchia Denominazione	Nuova Denominazione
Linea: *Chiusa Val Gardena-Plan*	Linea: *Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena.*
Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle Ferrovie dello Stato).	**(Linea non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato).**
Klausen V. G.-Chiusa Val Gardena	Chiusa Val Gardena
Lajenried	Novale di Lajön
St. Peter-S. Pietro	S. Pietro
Runggaditsch	Roncadizza
St. Ulrich (S. Ulrico) Ortisei	Ortisei-(S. Ulrico)
So Plases	Soplases
S. Cristina	S. Cristina
Hôtel Wolkenstein	Albergo Grisi
La Pozza	La Pozza
Wolkenstein-Selva	Selva
Plan	Plan Val Gardena

Digitized by Google

*Allegato **C** all'ordine di servizio N. 92-1923.*

Elenco alfabetico delle nuove denominazioni.

1. Acquaviva-Valmorasa	già Grancino
2. Aica	» Aicha
3 Albaro Vescovà	» Scoffie
4. Albergo Grisi	» Hôtel Wolkenstein
5. Albes	» Albeins
6. Aurisina	» Nabresina
7. Bivio d'Aurisina	» Bivio Duino
8. Bolzano-Gries	» Bozen Gries-Bolzano Gries
9. Brennero	» Brenner-Brennero
10. Bresenza del Taiano	» Poggio Istriano
11. Bressanone	» Brixen-Bressanone
12. Bronzolo	» Branzoll-Branzollo
13. Brunico	» Bruneck-Brunico
14. Brunico F. L.	» Bruneck L. B.-Brunico F. L.
15. Camigna	» Caminia
16. Caminata in Tures (Kematen)	» Kematen Winkl
17. Campodazzo (Atzwang)	» Atzwang
18. Campo di Trens (Freienfeld)	» Freienfeld
19. Camporosso in Valcanale	» Camporosso Montesanto di Lussari
20. Campo Tures (Sand)	» Sand
21. Canale d'Isonzo	» Canale
22. Cardano	» Kardann-Cardano
23. Castelbello	» Kastelbell-Castelbello
24. Casteldarne (Ehrenburg)	» Ehrenburg
25. Castello di Fiemme	» Castello
26. Castel Lupogliano	» Lupolano
27. Castel Rifembergo	» Rifemberga
28. Castelrotto	» Kastelruth-S. Osvaldo Castelrotto
29. Cervignano del Friuli	» Cervignano
30. Chiusa (Klausen)	» Klausen-Chiusa di Bressanone
31. Chiusa Val Gardena	» Klausen V. G.-Chiusa Val Gardena
32. Ciardes	» Tchars
33. Coldrano	» Goldrein
34. Colle Isarco (Gossensass)	» Gossensass

35. Divaccia-S. Canziano	già Divaccia
36. Dobbiaco	» Toblach-Dobbiaco
37. Dobraule di Santa Croce	» Dobraglie
38. Duino-Timavo	» Duino-Sistiana
39. Egna-Termeno	» Neumarkt-Tramin-Egna Termeno
40. Fiè	» Vols a/ Schlern
41. Fleres	» Pflersch
42. Fontanefredde	» Fontane Fredde
43. Fortezza	» Franzensfeste-Fortezza
44. Funes (Villnöss)	» Villnös-Gufidaun
45. Fusine in Valromana	» Weissenfels
46. Fusine Laghi	» Radice
47. Fusine Laghi Transito	» Radice Transito
48. Gargazzone	» Gargazon-Gargazone
49. Gorizia Campagnuzza	» Gorizia Meridionale
50. Gorizia Montesano	» Gorizia Nord
51. Gracova Serravalle	» Gracova
52. Gradisca S. Martino	» Gradisca Sdraussina
53. Laces	» Latsch
54. Laglesie S. Leopoldo	» S. Leopoldo
55. Lagundo (Algund)	» Algund
56. Laives	» Leifers
57. Lana-Postal (Burgstall)	» Lana Burgstall
58. Lasa	» Laas
59. Le Cave (Grasstein)	» Grasstein
60. Lesecce Auremiano	» Lesecciano
61. Lucinico-Calvario	» Lucinico
62. Madonna di Strugnano	» Strugnano
63. Magrè-Cortaccia	» Margreid Kurtatsch-Magrè Cortaccia
64. Maia Bassa (Untermais)	» Untermais
65. Malchina-Sistiana	» Visoglie
66. Malles	» Mals
67. Marlengo	» Marling
68. Masi (di Cavalse)	» Masi
69. Merano	» Meran-Merano
70. Mezzaselva (Mittewald)	» Mittewald-Mezzaselva
71. Mezzocorona	» Mezocorona
72. Mezzolombardo	» Mezolombardo

Digitized by Google

73. Molini di Tures (Mühlen)	già Mühlen
74. Molo Bersaglieri	» Molo Sanità (questo molo **fà parte** dello scalo marittimo **di Trieste** Campomarzio Rive)
75. Moncucco (Giggelberg)	» Schelleberg
76. Monguelfo-Bagni di Monguelfo (Welsberg-Waldbrunn)	» Welsberg Waldbrunn
77. Monte Chilovi	» Montefreddo
78. Mules	» Mauls
79. Naturno	» Naturns
80. Novale di Lajön	» Lajenried
81. Oblocca-Iusina	» Udausna
82. Ora	» Auer-Ora
83. Oris	» Eyrs
84. Ortisei (S. Ulrico)	» St. Ulrich (S. Ulrico) Ortisei
85. Perca	» Percha
86. Piedimonte del Taiano	» Piedimonte
87. Plan Val Gardena	» Plan
88. Plava-Montecucco	» Plava
89. Ponte all'Isarco (Waidbruck)	» Waidbruck
90. Pontebba	» Pontefella-Pontebba
91. Ponte d'Adige	» Sigmundskron
92. Portorose-Pirano	» Portorose fermata
93. Postumia-Grotte	» Postumia
94. Pradisotto (Unterau)	» Unterau
95. Prato all'Isarco (Blumau)	» Blumau
96. Prestrane-Mattegna	» Prestanego
97. Prevacina-Gradiscutta	» Prevacina
98. Rio di Pusteria (Mühlbach)	» Mühlbach
99. Roncadizza	» Runggaditsch
100. Roncegno-Bagni-Marter	» Roncegno
101. Ronchi-Staranzano	» Ronchi Inferiore
102. Ronchi-Vermegliano	» Ronchi Superiore
103. Rozzo	» Rozzo d'Istria
104. Rozzol-Montebello	» Rozzol
105. Rubbia-S. Michele	» Rubbia Savogna
106. S. Anna di Trieste	» S. Anna
107. S. Antonio-Moccò	» Moccò

Digitized by Google

108. S. Bortolo — già S. Bartolomeo
109. S. Candido — » Innichen-S. Candido
110. S. Cristoforo al Lago-Ischia — » S. Cristoforo d'Ischia
111. S. Domenica-Villa Sammarco — » S. Domenica
112. S. Elia — » Draga
113. S. Giacomo in Val di Sole — » S. Giacomo
114. S. Giorgio di Brunico — » St. Georgen-S. Giorgio di Brunico
115. S. Giuseppe della Chiusa — » S. Giuseppe di Rusmagna
116. S. Lorenzo in Pusteria — » St. Laurenzen-S. Lorenzo
117. S. Lucia di Portorose — » Portorose stazione
118. S. Michele all'Adige — » S. Michele
119. S. Pietro — » St. Peter-S. Pietro
120. S. Sigismondo — » S. Sigmund-S. Sigismondo
121. S. Tommaso — » S. Tomaso
122. Sabes — » Schabs
123. Salorno — » Salurn-Salorno
124. S. Croce d'Aidussina — » Santa Croce Strada
125. Santa Croce di Trieste — » Santa Croce
126. Sappiane — » Sapiane
127. Selva — » Wolkenstein-Selva
128. Senales — » Schnalstal
129. Serravalle all'Adige — » Serravalle Tridentina
130. Settequerce (Siebeneich) — » Siebeneich
131. Silandro — » Schlanders-Silandro
132. Sluderno - Glorenza (Schluderns Glurns) — » Schludern Glurns
133. Smogliani-Carmedo — » Smogliani
134. Soplases — » So Plases
135. Spondigna-Prato in Venosta — » Spondinig Prad
136. Tajo — » Taio
137. Tarvisio Sobborgo — » Tarvisio
138. Tassullo — » S. Giustina
139. Tel — » Töll
140. Terlano — » Terlan Terlano
141. Terme del Brennero — » Brennerbad-Terme del Brennero
142. Trieste Campomarzio loco — » Trieste S. Andrea loco
143. Trieste Campomarzio rive — » Trieste S. Andrea rive
144. Trieste Zaule (Scalo) — » Trieste Zaule

Digitized by Google

145. Ugovizza	già Uque
146. Valbruna	» Volfa Seisera
147. Valdaora (Olang)	» Olang
148. Vandoies (Vintl)	» Vintl
149. Varna	» Vahrn
150. Versciaco	» Vierschach
151. Villa Agnedo-Strigno	» Vill'Agnedo Strigno
152. Villabassa (Niederdorf)	» Niederdorf
153. Villa Decani	» Decani
154. Villanova di Parenzo	» Villanova
155. Villa Opicina	» Opicina
156. Villa Ottone (Uttenheim)	» Uttenheim
157. Villa Ottone F. V. (Uttenheim P. H.)	» Uttenheim
158. Vilpiano-Nalles	» Vilpian Nals-Vilpiano
159. Vipiteno (Sterzing)	» Sterzing
160. Zabroni-Roveria	» Zabroni
161. Zaule-Val Rosandra	» Zaule

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 93.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra il personale ferroviario » di Cuneo e la « Società cooperativa ferroviaria di consumo » di Santhià, avendo estesa la vendita al pubblico delle proprie merci, non hanno più diritto a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'Ordine di servizio numero 167-1911

Le Società stesse devono quindi essere depennate dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 40.

Prezzo degli stampati in vendita.

(Vedi circolare n. 27-1921).

Dal 1° agosto 1923 il prezzo di vendita al pubblico degli stampati a pagamento viene stabilito nella misura risultante dalla distinta allegata.

La differenza di prezzo dovrà essere assunta a debito a chiusura del mese di luglio c. a., sui conti correnti di gestione e sui conti correnti riassuntivi mod. C I-501 e C I-502 alla voce « stampati ricevuti per la vendita ».

Per gli opportuni accertamenti in sede superiore le stazioni dovranno rimettere all'Ufficio contabilità Prodotti di Firenze, allegata al prescritto conto corrente mod. C.I-502, una distinta particolareggiata di tutti gli stampati a pagamento in rimanenza al 31 luglio, indicando, per ogni stampato, la quantità e l'importo in base al vecchio ed al nuovo prezzo di vendita, stabilendo la differenza assunta a debito.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Digitized by Google

Allegato alla Circolare N. 40-1923.

Distinta degli stampati a pagamento.

Lettere di vettura, stampati diversi, tariffe, prontuari, ecc.	Prezzo per ogni esemplare
Ci 91 - Lettera di vettura per trasporti a tariffa speciale 6 G. V. con assegno	0.15
Ci 92 - Lettera di vettura a G. V. per trasporti con assegno . .	0.15
Ci 93 - Lettera di vettura a P. V. per trasporti con assegno . .	0.15
Ci 94 - Lettera di vettura a P. V. per trasporti in base alle tariffe di esportazione con assegno	0.15
Ci 101 - Lettera di vettura pei trasporti a tariffa speciale N. 6 G. V. senza assegno	0.15
Ci 102 - Lettera di vettura a G. V. per trasporti senza assegno. .	0.15
Ci 103 - Lettera di Vettura a P. V. per trasporti senza assegno. .	0.15
Ci 104 - Lettera di vettura a P. V. per trasporti in base alla tariffa di esportazione senza assegno	0.15
Ci 108 - Lettera di vettura a G. V. pei trasporti in servizio internazionale	0.30
Ci 109 - Lettera di vettura a P. V. pei trasporti in servizio internazionale	0.30
Ci 110 - Nota di spedizione a G. V. pei trasporti in servizio cumulativo con le poste svizzere	0.20
Ci 115 -	—
Ci 116 - Nota di spedizione a G. V. pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna	0.20
Ci 117 - Lettera di porto a P. V. pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Sardegna . . .	0.20
Ci 130 - Lettera di vettura a P. V. pei trasporti in servizio cumulativo con la società di Navigazione a vapore . . .	0.30
Ci 132 - Lettera di vettura a G. V. pei trasporti in servizio italo-inglese	0.30
Ci 133 - Lettera di vettura a P. V. pei trasporti in servizio italo-inglese	0.30
Ci 143 - Lettera di vettura a P. V. pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo	0.30

Digitized by Google

Lettere di vettura, stampati diversi, tariffe, prontuari, ecc.	Prezzo per ogn esemplare
Ci 144 - Lettera di vettura a G. V. pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo costituiti di un sol collo non eccedente i kg. 30	0.30
Ci 145 - Lettera di vettura a G. V. pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo	0.30
Ci 246 - Carta di riconoscimento per viaggi di famiglie a tariffa interna E sicula	0.50
Ci 264 - Domanda di modificazione al contratto di trasporto . .	0.15
Ci 487 - Disposizioni suppletorie pei trasporti in servizio internazionale	0.15
Ci 760 - Originale e duplicato di Polizza di carico pel servizio ferroviario-marittimo con gli scali di New Cork e Filadelfia .	0.25
Ci 760 *bis* - Id. id. con le stazioni interne dell'America del Nord .	0.25
Ch 1 - Dichiarazione dello speditore per le operazioni doganali .	0.10
Ch 3 - Dichiarazione per importazione	0.30
Ch 5 - Lista di carico per inoltro in cauzione (formato grande) .	0.20
Ch 6 - Lista di carico per inoltro in cauzione (formato piccolo) .	0.20
Ch 9 - Dichiarazione per spedizioni di merci estere con bolletta di cauzione	0.30
Ch 16 - Dichiarazione per introduzione in deposito	0.30
Ch 19 - Dichiarazione per esportazione	0.30
Ch 20 - dichiarazione di esportazione di merci ammesse alla restituzione dei diritti o all'abbuono delle tasse di fabbricazione.	0.30
Ch 21 - Dichirazione per temporanea importazione od esportazione di merci soggette a diritti di confine	0.30
Ch 22 - Dichiarazione per temporanea importazione od esportazione di merci esenti da diritti di confine	0.30
Ch 23 - Dichirazione per riesportazione	0.30
Ch 24 - Dichiarazione per reimportazione	0.30
Ch 25 - Dichiarazione per lasciapassare di merci nazionali o nazionalizzate	0.20
Ch 35 - Dichiarazione per bolletta di legittimazione	0.30
Ch 44 *a* - Dichiarazione per lasciapassare di merci estere . .	0.30
Ch 45 - Dichiarazione per le statistiche doganali	0.20

Digitized by Google

Lettere di vettura, stampati diversi, tariffe, prontuari, ecc.	Prezzo per ogni esemplare
CH 61 - Dichiarazione di imbarco per l'estero di merci tassate sulle F. S. in base alla tariffa di Esportazione (N. 35 P. V. e 133 P. V.)	0.05
M 242 - Cartellino per carro completo a G. V.	0.10
M 242 *a* - Cartellino per carro completo a P. V. accelerata	0.10
M 242 *b* - Cartellino per carro completo a P. V. ordinaria	0.10
M 244 - Cartellino per trasporti di feretri	0.10
M 245 - » » » » bestiame	0.10
M 246 (1) » » » » pesce fresco	0.10
M 246 *a* (1) » » » » foglie di gelso	0.10
M 246 *b* (1) » » » » bozzoli	0.10
M 246 *c* (1) » » » » birra	0.10
M 246 *d* (1) » » » » burro	0.10
M 246 *f* (1) » » » » fiori freschi	0.10
uva	0.10
M 246 *h* (1) » » » » mosto	0.10
M 246 *i* (1) » » » » privative	0.10
M 246 *l* (1) » » » » derrate alimentari deperibilissime	0.10
M 246 *m* (1) - Cartellino per trasporti di recipienti vuoti	0.10
M 246 *n* (1) - Cartellino per trasporti di munizioni	0.10
M 246 *o* (1) - Cartellino per trasporti di derrate alimentari	0.10
M 265 (1) - Etichetta per trasporto di serbatoio vuoto	0.10
M 541 - Avviso di restituzione del materiale introdotto negli stabilimenti raccordati	5.—
Richiesta per concessione speciale IV	0.20
Richiesta per concessione speciale V	0.20
Richiesta per concessione speciale IX mod. A pel trasporto dei viaggiatori	0.20
Richiesta per concessione speciale IX mod. B pel trasporto dei bagagli	0.20
Richiesta per concessione speciale IX mod. C pel trasporto di merci	0.20
Tariffe e pubblicazioni diverse	—

(1) Soppressi con ordine di servizio n. 59-1923. Saranno vendibili al pubblico e utilizzati fino ad esaurimento delle scorte.

Digitized by Google

Circolare N. 41.

Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 12-1922).

Il Ministero delle Finanze comunica che le Dogane sono state autorizzate a consentire direttamente l'esportazione di tutte le merci colpite da divieto secondo il Decreto ministeriale 30 dicembre 1920, pubblicato nel B. U. n. 3-1921, all'*infuori di quelle sottoindicate per le quali l'esportazione resta subordinata al permesso ministeriale*:

— Cascami di canapa e lino, escluse le stoppe;

— Traversine di legno per ferrovie, eccetto quelle di leccio di produzione sarda imbarcate nei porti della Sardegna;

— Stracci di canapa, compresi gli avanzi di corde, di reti e simili (esclusi gli avanzi di cordami di manilla, di cordami di manilla e juta e di cordami catramati);

— Minerali di ferro, escluse le piriti;

— Rottami di ferro, di ghisa, di acciaio, comprese le limature, torniture, scaglie e scorie;

— Rottami di rame, di ottone, di bronzo, di maillechort, di leghe metalliche contenenti rame in prevalenza, escluse le limature, torniture, scorie, scaglie e ceneri;

— Grano;

— Avena;

— Risone;

— Bestiame bovino e carni bovine fresche;

— Asini stalloni;

— Ossa greggie;

— Monete d'argento, d'oro, di rame, di nichelio;

— Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici, da Società nazionali, già estratti, e cedole maturate sui titoli stessi, pagabili all'estero in oro o in valuta estera alla pari con valuta italiana o a un cambio fisso.

Digitized by Google

Continua ad essere colpita da divieto assoluto l'esportazione per i paesi *ex nemici* dei materiali bellici di ogni sorta, compresi i seguenti:

— Vestiari ed oggetti di equipaggiamento militare;

— Bossoli per munizioni di artiglieria, anche se acciaccati o comunque deformati;

— Vecchie pallottole di shrapnels costituite da leghe di piombo ed antimonio.

L'esportazione per i paesi *non ex nemici* dei materiali bellici classificati come « lavori » può essere consentita dalle Dogane quando i trasporti siano scortati dal nulla osta dell'autorità di Pubblica Sicurezza.

L'esportazione per le Colonie italiane di qualunque merce è consentita direttamente dalle Dogane.

La Circolare n. 12-1922 è abrogata.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Digitized by Google

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 14 del 5 aprile 1923, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1923, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 8 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° aprile 1923 a tutto il 30 giugno 1923	1632	7.841.427,83	144	428.567,48	103	73.713,—	9	4.710,—	289	44.202,77	29	2.988,85
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1922 al 31 marzo 1923	6150	29.001.522,29	540	1.688.930,03	376	261.590,—	21	12.510,—	304	45,313,17	44	4.372,06
Si ha un totale nell'esercizio 1922-1923.	7782	36.842,950,12	684	2.117.497,51	479	335.303,—	30	17.220.—	593	89.515,94	73	7.360,91

Si aggiunge che durante lo stesso esercizio sono stati approvati, in applicazione delle leggi 7 aprile 1921, n. 368 e 370, supplementi d'indennità di buonuscita per complessive L. 79529, 27 spettanti agli agenti cessati dal servizio a partire dal 1 marzo 1920 o alle loro famiglie.

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *marzo* 1923, *le seguenti concessioni*:

I. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati

(Art. 1, n. 2, lett. *c*) della legge).

1. Lucia e Virginia, orfani dell'a. applicato pensionato D'Auria Giovanni (149258); L. 624 annue, con decorrenza 1° dicembre 1922.

Digitized by Google

2. Remo ed Elide, orfani del manovale pensionato Biagini Francesco (153142): L. 624 annue, con decorrenza 1° maggio 1923.

II. — Assegni alimentari a congiunti bisognosi
(Art. 1, n. 2, lett. c) della legge).

1. Simoni Michele, padre del manovale Lorenzo (170649): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza dal 1° marzo 1923.

2. Federigi Tommaso, orfano dell'a. applicato Federigo (50360): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1922 e fino al 30 settembre 1932.

3. Avati Anita, sorella del conduttore capo Aldo (161052): L. 600 annue, con decorrenza 1° novembre 1922 e fino al 31 ottobre 1927.

4. Cesaretti Michelina, vedova del manovale Costanzi Cesare (179290): L. 600 annue, con decorrenza 1° gennaio 1923 e fino al 31 dicembre 1928.

5. Fiore Angela, vedova dell'operaio di 1ª classe pensionato Ferrante Vincenzo (64865): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° novembre 1922.

6. Piazzi Maria, madre del manovratore Perandini Zeffirino (170513): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° gennaio 1923.

7. Bonomo Anna, vedova dell'applicato De Santis Innocenzo (129558): L. 360 annue, con decorrenza 1° febbraio 1923 e fino al 31 gennaio 1931.

8. Calcagno Argenide, vedova del guardiano Castagneris Candido (109011): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1923 e fino al 31 marzo 1928.

9. Castagni Tullia, vedova dell'a. applicato Tucci Gio. Batta (191555): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

10. Testa Francesca, vedova del cantoniere Vairo Giuseppe (180034): L. 600 annue, con decorrenza 1° marzo 1923 e fino al 29 febbraio 1928.

Digitized by Google

11. Casagrande Maria, vedova dell'operaio di 1ª cl. Moro Angelo (170630): L. 600 annue, con decorrenza 1ª marzo 1923 e fino al 28 febbraio 1926.

12. Dini Maria, vedova del commesso Vicinelli Aldo (190858): L. 600 annue, con decorrenza 1° febbraio 1923 e fino al 31 gennaio 1928.

13. Boncinelli Ada, orfana dell'ispettore cav. Ettore (9286) L. 720 annue, con decorrenza 1° febbraio e fino al 31 gennaio 1928.

14. Eugeni Giulia, vedova del sorvegliante della linea Caproli Agostino (178450): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° febbraio 1923.

15. Motta Maddalena, vedova dell'operaio di 3ª cl. Lanzavecchia Giovanni (157862): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1923 e fino al 31 maggio 1928.

16. Lorusso Maria, vedova del macchinista Traversa Emanuele (108363): L. 300 annue, con decorrenza 1° giugno 1923 e fino al 31 maggio 1928.

III. — Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione.
(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1. Francesca, orfana del sorvegliante Provenzano Giuseppe (119751).

2. Attilio, orfano del capo squadra operaio Saponaro Saverio (28713).

3. Delfo, orfano del capo squadra canton. Pringigallo Giuseppe (9006).

4. Ermanno, orfano dell'operaio di 1ª cl. Germolè Consolato (139177).

5. Vanda, orfana del fuochista Papucci Pietro (178425).

6. Giovanni, orfano del capo squ. manovr. Robotti Stefano (102568).

Digitized by Google

7. GIUSEPPE, orfano del manovale TERRACCIANO Sabato (157299).

8. TERESA, orfana del deviatore TRAVAINI Angelo (131472).

9. GUGLIELMO, orfano del manovale BRIOLOTTA Pietro (103590).

10. ADELINA, orfana del cantoniere CUNDARI Giorgio (5001).

11. EUGENIO, orfano del fuochista ROMEO Luigi (117064).

12. TRIESTE, orfano del capo conduttore pensionato ATTANASIO Francesco (34873).

13. FERNANDO, orfano del commesso CAMICIOTTOLI Natale (101088).

14. MICHELE, orfano del cantoniere NOBILE Nicolò (176642).

15. MARIO, orfano del deviatore ZUPPANTE Renato (102586).

16. FRANCESCO, orfano del commesso LUPO Giovanni (128747).

17. LUIGINO, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368).

18. RENATO, orfano dell'a. applicato CENNI Alfredo (124781).

19. ANGELO, Orfano dell'applicato MANGANIELLO Ennio (147818).

20. GIOVANNI, orfano del frenatore ANSELMO Giuseppe (150590).

21. FRANCESCO, orfano dell'assistente capo BRIZZI Abdenago (86299).

22. GIULIO, orfano del guardiano TALAMONTI Alberto (32978).

23. GAETANO, orfano del capo stazione RUFINO Umberto (107097).

24. ALFREDO, orfano dell'assistente di staz. di 1ª cl. PIERANTOZZI Alfonzo (166285).

25. PLINIO, orfano del sottocapo CAVERNI Elio (156848).

26. UGO, orfano dell'operaio di 1ª cl. PIERVITTORI Argemiro (150267).

Digitized by Google

27. GIOVANNI, orfano del frenatore DEL CORNO' Domenico (142104).

28. DERNA, orfana del capo del personale viaggiante di 3ª cl. GARZILLI Gabriele (66603).

29. GAETANO, orfano del manovale ORLANDO Vincenzo (79363).

30. ANNA, orfana del cantoniere CARLETTINO Guerino (159587).

31. GIORGIO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª cl. BERGAMI Ugo (156600).

32. MICHELE, orfano del deviatore DE GREGORIO Angelo (153979).

33. ANIELLO, orfano del cantoniere VALENTE Andrea (145410).

34. ALDO, orfano del deviatore ZAGO Amedeo (178920).

35. AMLETO, orfano del capo squ. dev. PIGNOLI Giovanni (32925).

36. LUIGI, orfano del manovratore GRECO Alfonso (119105).

37. GUERRINO, orfano del guardiano SIMONINI Francesco (84333).

38. MARIO, orfano dell'usciere di 1ª cl. MASTROSANTI Isidoro (105525).

REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

Ricovero di orfani.

GIUSEPPE, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368): (vedi bollettino n. 2 dell'11 gennaio 1923).

DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dal Capo stazione principale di Livorno, per onorare la memoria del capo stazione signor BAGNOLI Guglielmo, la somma di L. 92, residuo di una sottoscrizione.

Digitized by Google

Dal signor ing. comm. CAMPELLO Ferruccio, ex-capo della Divisione Movimento e Traffico di Venezia, la somma di L. 31,998.80, percentuale sul ricavato della vendita al personale ferroviario dei biglietti della lotteria pro ex-combattenti. La somma, per desiderio del donatore, è stata ripartita per L. 25,592,64 al fondo dell'Opera di Previdenza e per L. 6,398.16 al fondo pro orfani del terremoto calabro-siculo del 1908.

Dal personale delle squadre di rialzo di Torino P. N. e Torino S., per onorare la memoria della signora Giovanna CELLERINO in CLIVIO, la somma di L. 162.50, residuo di una sottoscritto.

Il Direttore Generale
ALZONA

Digitized by Google

SENTENZA

Trasporto bagagli - Bagagli per abbonati - Azione di risarcimento - Chi possa esercitarla - Carattere giuridico dello scontrino.

Il trasporto del bagaglio degli abbuonati è disciplinato da norme speciali.

Lo scontrino del bagaglio spedito da abbuonati è un titolo nominativo e non al portatore.

L'avente diritto a proporre l'azione di risarcimento per danni contro il vettore è pertanto colui che risulta speditore in base al biglietto di abbuonamento ed alla tessera di riconoscimento.

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA — 17 *maggio* 1923: *Pres.* Stiffoni — *Est.* Malipiero — Ferrovie dello Stato c. Vergili Clodoveo.

Omissis.

La questione prospettata anche in questa sede si riassume nella improcedibilità o carenza dell'azione promossa dal Vergili Clodoveo che dai documenti annessi in causa e dalle altre risultanze acquisite alla stessa si presentava senza legittima veste per agire in giudizio in confronto del vettore, essendo egli Vergili rimasto estraneo al contratto di trasporto del bagaglio perduto, per il quale vanamente sporse in termine il reclamo in via amministrativa. In sostanza la tesi dell'appellante si adagia sulla irregolarità del contratto in quanto che il Vergili ha fatto la spedizione del bagaglio (su di che non vi ha contestazione, come non vi ha contestazione sulla qualità di corriere e di abbonato ferroviario del Vergili) servendosi dell'abbonamento di De Santi Luigi, altro corriere o spedizioniere di Treviso, che porta il n. 467.559, e che pertanto, a norma delle disposizioni vigenti, ed in ispecie

Digitized by Google

della circolare n. 13 del 31 maggio 1919 essendo consentito soltanto agli abbonati di spedire merci come bagaglio, il Vergili non aveva alcun diritto da esercitare poichè non appariva lo speditore mentre per la riconsegna del bagaglio del genere occorre non solo lo scontrino di spedizione, ma eziandio l'esibizione del biglietto di abbonamento e della tessera di riconoscimento indicati sullo scontrino medesimo (v. cir. n. 34 sui bagagli degli abbonati-bollettino uff. delle Ferrovie n. 23-5 giugno 1919) e dal che la ferrovia ne deduce che lo scontrino non è un titolo o documento al portatore, ma per contrario nominativo e che le disposizioni che regolano o disciplinano il trasporto bagagli degli abbonati sono particolari a questo genere di trasporto e costituiscono anzi la essenza del contratto suddetto e non un accessorio quali fine a sè stesso come ritennero i primi giudici colla impugnata sentenza.

La quale sentenza per eliminare e ritenere inattendibile giuridicamente l'eccezione messa innanzi dalla convenuta amministrazione si fondò unicamente sull'art. 49 delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate alleg. di legge 27 aprile 1885, in forza del quale « i bagagli sono riconsegnati alla stazione di arrivo al portatore dello scontrino rilasciato dalla stazione di partenza e contro restituzione del medesimo ». Secondo la reclamata sentenza anche per il bagaglio de quo bastava ed era sufficiente la semplice esibizione dello scontrino come per qualsiasi altro bagaglio ordinario, non contenente merce e fatto da qualsiasi viaggiatore non abbonato, per cui senz'altro, eseguita la riconsegna contro la presentazione dello scontrino, il vettore ferroviario restava liberato da qualsiasi responsabilità.

Ora la Corte rileva per maggiore intelligenza della questione e sua risoluzione, come già dal 1907 (ordine di servizio n. 55) valendosi della facoltà conferitele coll'art. 47 delle Tariffe, l'Amministrazione, sino a nuovo avviso, autorizzò gli abbonati di far registrare per la spedizione come bagagli: i bauli, casse, sacche e simili anche nel caso che contengano colli di merce e senza riguardo se questi siano o no di loro pertinenza, quindi coll'ordine di servizio n. 198 (v. boll. uff. delle Ferrovie n. 26 - 1° luglio 1915) si statuì che la *concessione* suddetta, sospesa durante la mobilitazione e radunata del R. Esercito, poi riattivata provvisoriamente, doveva effettuarsi sotto l'osservanza di condizioni speciali

Digitized by Google

per cui non erano ammessi alla spedizione per ogni treno più di due colli per ogni abbonato col peso massimo di Kg. 50 per collo, e per l'accettazione e riconsegna delle spedizioni a bagaglio valevano le disposizioni dell'ordine di servizio n. 29-1914 o degli ultimi capoversi della circolare n. 25 dello stesso anno, il quale ordine di servizio n. 29 per evitare che della concessione si avvalessero abbonati che non viaggiavano stabilì che agli abbonati che intendevano valersi di siffatta facoltà dovrà richiedersi all'atto della spedizione la presentazione del biglietto di abbonamento e della tessera: tale esibizione dovrà poi richiedersi anche all'arrivo, all'atto del ritiro della spedizione, il numero del biglietto di abbonamento e quello della relativa tessera dovranno all'uopo essere riportati,. a cura della stazione di partenza, sui documenti della spedizione a bagaglio (foglio di via e scontrino).

Qualora a destino venisse chiesto il ritiro della spedizione con l'appoggio del solo scontrino e senza l'esibizione del biglietto e della tessera, la spedizione stessa sarà da considerarsi come abusiva e dovranno applicarsi le penalità di cui l'art. 10 delle Tariffe .... (V. circolare n. 74 (c) bollettino n. 34-24 agosto 1916).

Pertanto dal complesso di cotali disposizioni, sembra evidente alla Corte che le spedizioni a bagaglio, contenente merci, concesse in particolare agli abbonati, accettate unicamente per destinazioni comprese nell'itinerario del biglietto di abbonamento (V. suaccennato ordine di servizio n. 29), hanno modificato essenzialmente il contratto di trasporto relativo a siffatta materia, di guisa che tutte le indicazioni da riportarsi nello scontrino di spedizione rendono questo un documento nominativo, non al portatore, diversamente tutte le garenzie richieste dalle disposizioni surrichiamate sarebbero vane ed illusorie; e sebbene le concessioni di spedizioni a bagaglio contenente merci siano state fatte per favorire gli abbonati, tuttavia hanno reso più rigoroso nei riguardi di essi il contratto di trasporto sotto l'osservanza di tutte le formalità sia all'atto della spedizione, sia all'atto della riconsegna, per la quale non solo si richiede lo scontrino di spedizione, ma altresì l'esibizione del biglietto di abbonamento e della tessera di riconoscimento per evitare gli eventuali abusi e per ottenere che la riconsegna sia in realtà fatta al vero speditore abbonato che è precisamente l'avente diritto alla riconsegna (art. 109 tariffe).

Digitized by Google

E' pertanto superflua l'indagine per accertare chi fu lo speditore, e cioè se fu veramente il Vergili, quando invece dai documenti del trasporto risulta che lo speditore fu il corriere De Santi Luigi di Treviso, abbonato col biglietto n. 90475 e con la tessera di riconoscimento n. 467559, il quale avrebbe dovuto fare il reclamo ed in caso di esito negativo coltivare l'azione nanti l'autorità giudiziaria per conseguire l'equivalente al bagaglio perduto.

Per questi motivi:

(*Omissis*).

Digitized by Google

Anno XVI - N. 31

2 Agosto 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1270) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Regio decreto 12 *luglio* 1923, *n.* 1543, *riguardante il consenso all'amministrazione ferroviaria di poter ridurre, nei territori annessi, allo stretto indispensabile le espropriazioni in corso dei lavori per i quali si ritiene necessaria la revisione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Viste le leggi 26 settembre e 19 dicembre 1920, n. 1322 e 1778;

Visti i RR. decreti 20 settembre 1922, n. 1455 e 25 marzo 1923, n. 913;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto col Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nei territori annessi al Regno in virtù delle leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778, tutte le opere interessanti le ferrovie, che si eseguono a cura o per conto dello Stato, che siano state deliberate dagli organi competenti anteriormente alla entrata in vigore del decreto 25 marzo 1923, n. 913, sono soggette a revisione entro l'anno 1923 per modificarle o ridurle in relazione ai fini cui servono e alle esigenze del bilancio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 175 del 26 luglio 1923.

Digitized by Google

Art. 2.

Tutti i procedimenti espropriativi in corso per la esecuzione delle opere suddette, possono, in qualunque stadio, essere sospesi entro il termine di cui al precedente articolo, a richiesta della amministrazione espropriante.

Avvenuta la revisione, e determinato il nuovo assetto da darsi alle opere rivedute, i procedimenti espropriativi saranno continuati, e compiuti limitatamente agli immobili che, in tutto o in parte risulteranno ancora necessari. Per tutti gli altri immobili i procedimenti saranno abbandonati.

L'abbandono sarà portato a conoscenza degli interessati mediante avviso da pubblicarsi non oltre il 31 dicembre 1923, nelle forme di cui all'art. 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per l'abbandono dell'esproprio, anche nei casi che erano previsti dal paragrafo 37 della legge 18 febbraio 1878, B. L. I. n. 30, nessun indennizzo competerà agli espropriandi.

Nei casi, però, nei quali sia intervenuta una effettiva occupazione, sarà corrisposto agli aventi diritto un compenso ragguagliato alla perdita dei frutti per la durata della occupazione posteriormente al 4 novembre 1918 ed alla eventuale diminuzione del valore del fondo per alterazioni arrecatevi dalla amministrazione italiana.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

DECRETO MINISTERIALE 7 *marzo* 1923, *riguardante modificazioni al Regolamento approvato con decreto Ministeriale* 2 *agosto* 1913 *per il funzionamento dell'opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il regolamento approvato con decreto Ministeriale 2 agosto 1913.

Visto il regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto 11 gennaio 1923, n. 33.

Decreta:

Art. 1.

Al regolamento approvato con decreto Ministeriale 2 agosto 1913 per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, sono apportate le modificazioni seguenti:

§ I. – L'art. 1 è sostituito dal seguente:

« Art. 1. — L'Opera di previdenza di cui l'art. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, è amministrata da un Comitato costituito:

— da un esperto, scelto dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato anche fra estranei all'amministrazione;

— dai capi dei Servizi del personale ed affari generali, legale, ragioneria o dai loro sostituti;

— dal direttore generale degli istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 luglio 1923, n. 175.

Digitized by Google

— da due rappresentanti del personale e da due agenti pensionati che siano stati iscritti all'Opera di previdenza.

Il Commissario straordinario per le ferrovie designa fra i componenti il Comitato, il presidente e il vice-presidente ».

§ II. — L'art. 2 è modificato come segue:

« Art. 2. — I membri del Comitato pensionati sono nominati dal Commissario straordinario per le ferrovie. I due rappresentanti del personale nel Comitato sono nominati dal Ministro dei lavori pubblici a norma dell'art. 2 del R. decreto 11 gennaio 1923, n. 33.

Il presidente, il vice-presidente, i membri del Comitato pensionati e i due rappresentanti del personale durano in carica due anni e possono essere confermati. In caso di prolungato impedimento per malattia o per altri motivi o per sopravvenuta incompatibilità, possono essere dispensati dalla carica.

Alla dispensa e alla sostituzione si provvede dal Commissario straordinario per le ferrovie, quando si tratta del presidente o del vice-presidente o dei membri del Comitato pensionati, oppure dal Ministero dei lavori pubblici quando si tratta di rappresentanti del personale ».

§ III. — Il secondo comma dell'art. 4 è modificato come segue:

« Le funzioni di segretario, sia del Comitato che della Giunta, sono affidate ad un funzionario delle ferrovie dello Stato nominato dal Commissario straordinario ».

§ IV. — All'art. 5 viene sostituito il seguente:

« Art. 5. — La rappresentanza dell'Opera, a tutti gli effetti giuridici, spetta al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Il presidente del Comitato ha la rappresentanza amministrativa dell'Opera, firma gli atti dell'Opera, la corrispondenza che non sia devoluta al capo del Servizio del personale od a chi per esso, secondo le norme da impartirsi dal Commissario straordinario. In caso di assenza o di impedimento è sostituito dal vice-presidente ».

Digitized by Google

§ V. — L'art. 6 è modificato come segue:

« Art. 6. — Le deliberazioni prese in ogni seduta dal Comitato o dalla Giunta debbono, entro il giorno successivo, essere trasmesse in copia al Commissario straordinario, il quale ha facoltà di sospenderne l'esecuzione entro tre giorni dal ricevimento, od anche di annullarle entro quindici giorni ».

§ VI. — All'art. 23 è sostituito il seguente:

« Art. 23. — Alla liquidazione dell'indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari vitalizi sarà provveduto a base dei documenti presentati dagli interessati e richiesti dalle istruzioni finora impartite dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato con le modificazioni ed aggiunte che il Commissario straordinario è autorizzato ad apportare ».

Art. 2.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato è incaricato della esecuzione del presente decreto, ed è autorizzato ad emanare le norme a tale fine eventualmente occorrenti.

Dato a Roma, addì 7 marzo 1923.

Il Ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Comunicato

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con provvedimento in data 28 aprile 1923, del Comitato di esercizio di Venezia, il manovale in prova *Corda Mario* (184109) è stato licenziato, in base agli articoli 189-*a* e 197 del Regolamento sopra citato, perchè condannato a mesi cinque di reclusione per furto.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 94.

Noleggio dei cuscini ai viaggiatori sulle linee delle ferrovie dello Stato.

Con richiamo all'ordine di servizio n. 72 (M) pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 30 del 24 luglio 1919 avvertesi che, in seguito ad accordi intervenuti con la Cassa nazionale dei Ferrovieri - di Bologna - la tariffa di noleggio dei cuscini ai viaggiatori, viene dal 1° agosto 1923, elevata da L. 1,50 a L. 2,00 per cuscino.

Distribuito agli agenti delle classi 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 95.

Variazioni al Testo della nomenclatura dei conti dell'esercizio 1922-23.

(Vedi ordini di servizio nn. 86. 177 e 181-1921, n. 31-1922 e nn. 36 e 80-1923).

Pag. 7. — Nello specchietto della numerazione dei ruoli e dei mandati aggiungere a ciascuna serie di essi il « Servizio legale », con la seguente numerazione:

	Primo numero	Ultimo numero	Gruppo mensile
Ruoli paga	43201	43800	50
Mandati di pagamento	110401	113400	250
Mandati d'introito	7501	7800	25
Mandati d'ordine	33601	34200	50

Nello specchietto stesso il gruppo mensile assegnato ai ruoli paga del Servizio « Materiale e Trazione »: Sede Centrale ecc., viene portato da 300 a 600.

Digitized by Google

In conseguenza di ciò la serie annuale di detto Servizio viene aggiunta dopo quella del Servizio legale così:

Primo numero	Ultimo numero	Gruppo mensile
43801	47400	600

Pag. 43. - La dizione del sottoconto B del conto 7 è così modificata:

B) *Locomozione a vapore* (Dirigenza e servizio interno dei depositi locomotive e depositi combustibili, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie).

Pag. 44 - All'annotazione posta di contro al sottoconto B-11 del conto 8 alle parole « quanto alla pulizia dei locali e piazzali » aggiungere le parole « ed alla manipolazione del carbone nei depositi combustibili ».

Pag. 45 - La prima parte dell'annotazione posta di contro al partitario 492-*bis* va così modificata:

« Comprende tutte le spese per gas, energia elettrica, carburo di calcio ecc., nonchè quelle di olio, petrolio e altre materie di consumo per gli apparecchi di illuminazione in locali, piazzali e linea, in consegna al personale dei lavori (case cantoniere, cabine, segnali ecc.).

Pag. 46 - L'annotazione di contro al partitario 500 viene così modificata:

H) Comprende esclusivamente le somme pagate ai RR. Telegrafi per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee ad essi affidate.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 96.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Putignano (Pisa) » essendosi fusa con altra cooperativa i cui soci non sono ferrovieri, non ha più diritto, a principiare dal 1° luglio 1923, a fruire della riduzione di tariffa di cui il Regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 167-1911.

La Società stessa deve quindi essere depennata dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 97.

Estensioni di servizio nelle stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano della linea Roma-Formia sulla direttissima Roma-Napoli.

(Vedi ordini di servizio n. 78-1920 e n. 49-1922).

A partire dal 10 agosto 1923 verranno aperti al servizio pubblico gli scali merci delle stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano della linea Roma-Formia sulla direttissima Roma-Napoli, che vennero aperte all'esercizio con l'O. S. N. 78-1920 solo pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani.

Dette stazioni avranno i seguenti impianti:

TORRICOLA con:

— una fronte di carico e scarico diretto della capacità utile di carri 18;

Digitized by Google

— un'asta di manovra dello scalo della lunghezza utile di m. 90;

— una sagoma di carico tipo F. S. n. 3.

S. PALOMBA con:

— una fronte di carico e scarico diretto della capacità utile di carri 17;

— un magazzino merci, a sinistra della linea, per il servizio promiscuo della G. V. e della P. V. in arrivo e partenza, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 120;

— un piano caricatore scoperto, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 52;

— un'asta di manovra dello scalo della lunghezza utile di m. 90;

— una sagoma di carico tipo F. S. n. 3.

CARANO con:

— un magazzino merci, a sinistra della linea, per il servizio promiscuo della G. V. e della P. V. in arrivo e partenza, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 66;

— un'asta di manovra dello scalo della lunghezza utile di m. 200;

— una sagoma di carico tipo F. S. n. 3.

Le anzidette stazioni verranno ammesse al servizio merci, veicoli e bestiame a Grande Velocità, e merci e veicoli a Piccola Velocità tanto in servizio interno che in servizio cumulativo italiano, ferroviario, marittimo ed internazionale, con esclusione a *Torricola* dei veicoli e del bestiame.

In conseguenza di quanto sopra, le disposizioni di cui agli O. S. 175-1921 e 71-1923 relative al servizio merci nelle stazioni di Carano e Santa Palomba, restano abrogate.

Inoltre nella Parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione

Digitized by Google

giugno 1914), nella « Prefazione generale all'Orario Generale di Servizio » (edizione marzo 1923) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, si dovranno praticare le aggiunte e modificazioni indicate nell'Allegato **A** al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 97-1923.*

Nella parte 1 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi:

— alla pagina 18, di contro al nome di Carano, sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

V/B/G/O/V/B/S/—/—/F/—/—/S

in calce alla pagina stessa cancellare la nota n. 9.

— alla pagina 55 di contro al nome di Santa Palomba, sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

V/B/G/O/V/B/S/—/—/F/—/—/S

in calce alla pagina cancellare la nota n. 11.

— alla pagina 61 di contro al nome di Torricola aggiungere le indicazioni G, O e S nelle rispettive colonne 8, 10 e 19.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci verificare, e se del caso rettificare, le attuali distanze esposte per Torricola, Santa Palomba e Carano, procedendo secondo quanto appresso:

Formare le nuove distanze aggiungendo a quelle risultanti per Roma-Termini, Carroceto e Sezze Romano, le altre di cui al prospetto seguente e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma Termini	Carroceto	Sezze Romano
Torricola	13	29	59
Santa Palomba	24	17	47
Carano	34	7	37

Nel prontuario della stazione di Cisterna di Roma, valevole per i trasporti delle merci, le distanze per Torricola, Santa Palomba e Carano devono essere indicate rispettivamente in Km. 38, 26 e 17.

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la

Digitized by Google

stazione di Roma Termini, o di Carroceto, o di Sezze Romano, secondo che una di esse avrà servito di base nella formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 135 (corrispondente al transito di Carroceto) o dal n. 250 (corrispondente al transito di Sezze Romano).

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) alle pagine 9 e 16 devonsi sostituire le indicazioni relative alle stazioni di Carano, Santa Palomba e Torricola con le seguenti:

Carano /R/115.
Santa Palomba /R/115.
Torricola /R/115.

e alla pagina 18 sopprimere la nota 49.

Digitized by Google

CIRCOLARE *n. P. A. G.* 12-1110 *del* 28 *luglio* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per l'applicazione del R. decreto* 12 *luglio* 1923, *n.* 1536, *recante disposizioni per la concessione di carte di libera circolazione, di biglietti gratuiti, ecc.*

In seguito alla pubblicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536 contenente disposizioni per la concessione di carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, di biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e dell'uso di compartimenti riservati e di carrozze salone, e in attesa che siano emanate le norme per l'applicazione del decreto stesso, dispongo quanto appresso:

1°) Carte di libera circolazione e biglietti a libretto serie As.

a) *Disposizioni generali.*

Continueranno a essere tenute valide le sole carte di libera circolazione decennali e annuali (serie A, At e Al) che portano la marca di convalidazione di cui alla circolare AG 7100/B del 16 maggio 1923, fatta eccezione per quelle indicate nella circolare AG/9700/B del 26 giugno 1923 le quali dovranno essere tenute valevoli senza tale marca di convalidazione.

I biglietti a libretto serie As, intestati sia ad agenti ferroviari che ad estranei, saranno tenuti validi sino alla scadenza indicata sui biglietti stessi, senza bisogno di alcuna speciale convalidazione.

Restano ferme le disposizioni contenute nei punti 1° e 5° della sopra citata circolare AG/7100/B del 16 maggio u. s.

b) *Disposizioni speciali per il personale in attività di servizio.*

Rimangono invariate le disposizioni di cui al punto 2° della circolare 7100 B suddetta, fatta eccezione per quanto concerne i consulenti medici ai quali dovrà essere sostituita la carta di libera circolazione con altra valida per l'intera rete.

Digitized by Google

c) *Disposizioni speciali per i funzionari a riposo.*

Gli uffici che hanno in consegna gli stati di famiglia di funzionari a riposo aventi titolo alla carta di libera circolazione, dovranno, a richiesta degli interessati, provvedere alle modificazioni ed aggiunte di percorso nei limiti stabiliti dall'articolo 5 del succitato R. decreto, sulle stesse carte di circolazione già rilasciate, previa produzione da parte dei richiedenti del mod. CI 203 comprovante il pagamento della prescritta differenza del diritto fisso. Tali modificazioni e aggiunte dovranno essere convalidate con la firma del Capo dell'Ufficio emittente e con il timbro dell'Ufficio stesso. Quando lo spazio non lo consenta, potranno essere rilasciate nuove carte portanti, beninteso, la marca di convalidazione.

Per la procedura riguardante l'emissione di carte di libera circolazione a favore di funzionari collocati a riposo, restano, in massima, invariate le disposizioni contenute nel punto 3° della circolare AG/7100/B in quanto, beninteso, non contrastino con quelle del R. decreto 1536.

In proposito è da tener presente che, a sensi dell'art. 5, i funzionari a riposo possono ottenere la carta di libera circolazione in relazione alla qualifica effettiva con la quale furono esonerati dal servizio in qualunque tempo sia stata conferita la qualifica stessa.

2°) Concessioni di viaggio per contratto.

Gli Uffici che preparano schemi di contratto, i quali contemplino anche concessioni di viaggio, debbono, prima di far provvedere all'approvazione dei contratti stessi, sottoporre sempre gli schemi al Servizio Personale e Affari generali per il suo assenso sulla parte riguardante le dette concessioni.

I Servizi e l'Esercizio Navigazione sono autorizzati a rilasciare le carte di libera circolazione previste da contratti, compresi quelli stipulati dai dipendenti Uffici.

I biglietti a libretto e quelli per un solo viaggio serie Bs possono essere emessi direttamente da tutti gli uffici a cura dei quali furono stipulati i contratti.

Digitized by Google

3°) Concessioni di viaggio per servizio.

a) I biglietti di servizio di cui all'art. 6, punto 1°, lettera *a*) dovranno essere emessi secondo le norme e con le modalità seguite finora.

b) Le concessioni di biglietti serie Ao per alloggio già ammesse saranno mantenute fino al 31 dicembre 1923. Le nuove concessioni dovranno essere accordate giusta le disposizioni di cui all'art. 6.

Fino al 31 dicembre p. v. potranno altresì essere rilasciati i biglietti serie Bs ammessi con la circolare N. AG/7180/B del 21 aprile 1922.

c) Le concessioni di biglietti serie Ab per pulizia personale saranno continuate secondo le norme finora vigenti.

d) Le concessioni di cui al punto 2° lettere *a*) e *b*) e quelle di cui ai punti 3° e 4° dell'art. 6 saranno accordate nei limiti ivi indicati e con le norme e modalità seguite finora.

e) I biglietti serie Ap per provvista di derrate alimentari attualmente in uso, potranno essere tenuti validi fino alla loro scadenza e comunque non oltre il 31 dicembre 1923. Le nuove concessioni dovranno essere accordate secondo le disposizioni di cui all'art. 6 e con le modalità stabilite in passato.

I biglietti per un solo viaggio da rilasciarsi in base all'art. 6 debbono essere della serie Bs.

4°) Biglietti gratuiti per un solo viaggio.

Per il corrente anno restano ferme le disposizioni di cui al punto 3° della circolare Ag. N. 6900/B del 25 aprile 1923.

Le concessioni agli agenti doganali dovranno essere accordate nei limiti e alle condizioni indicate nel punto 5° dell'art. 7 e con le medesime norme e modalità che erano stabilite dalla parte VI, capo IV, del Regolamento approvato con il R. decreto 16 novembre 1908, n. 804 e modificato con il R. decreto 4 giugno 1922, n. 859.

Al riguardo è da tener presente che, a mente del citato punto 5° dell'art. 7, la concessione può essere ammessa a favore di quei soli agenti doganali che si trovino assegnati in via continuativa *da almeno un anno* a uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie.

Digitized by Google

Il biglietto per le famiglie degli agenti doganali potrà essere rilasciato anche per un itinerario diverso da quello del biglietto dell'agente.

La classe per la quale dovranno rilasciarsi i biglietti agli agenti doganali e famiglie è quella che spetta all'agente quando si reca in missione.

/

5°) **Classe dei biglietti.**

Restano per ora invariate le disposizioni fin quì vigenti.

6°) **Trasporti di bagaglio, masserizie e salme.**

Per il corrente anno potranno continuare a fruire in via transitoria dell'autorizzazione permanente sulla carta di libera circolazione per il trasporto di Kg. 50 di bagaglio anche i funzionari rivestiti della qualifica di ingegnere di 1ª classe e quelli di qualifiche equipollenti.

Le concessioni di buoni bagaglio per motivi privati non potranno superare nel corrente anno, come numero e come peso, i limiti stabiliti dalle vecchie disposizioni.

I trasporti di mobilia e masserizie e di salme dovranno essere accordati giusta le disposizioni dell'articolo 9 e con le modalità seguite finora.

7°) **Viaggi delle famiglie degli Onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento.**

Potranno valersi dei biglietti serie Bo esclusivamente le persone indicate nell'art. 13.

Sono ammesse le seguenti assimilazioni nei gradi di parentela:

— i figli naturali legalmente riconosciuti e gli adottivi legalmente adottati: ai figli legittimi e legittimati;

— i patrigni, le matrigne e i genitori adottivi: ai genitori;

— i figliastri: ai figli;

— i fratellastri e le sorellastre: ai fratelli e alle sorelle.

Digitized by Google

8°) Diritti fissi sui biglietti gratuiti serie B e B° e sui buoni bagaglio.

Dal ricevimento della presente dovranno essere date disposizioni per l'esazione, da parte delle stazioni e agenzie, dei diritti fissi stabiliti dagli articoli 10 e 13.

Tali diritti fissi nei riguardi dei biglietti serie *B* e dei buoni bagaglio dovranno essere applicati anche per le concessioni del 1922.

9°) Concessioni per l'uso di compartimenti riservati e di carrozze salone.

D'ora innanzi potranno fruire dei biglietti permanenti per l'uso di compartimenti riservati e di carrozze salone esclusivamente le categorie di persone indicate negli articoli 17 e 20.

Le disposizioni di cui alle circolari AG. 6900/B del 25 aprile 1923, AG. 7100/B del 16 maggio 1923 e AG. 9100/B del 10 giugno 1923 che siano in contrasto con quelle contenute nella presente circolare s'intendono abrogate.

Roma, 28 luglio 1923.

Il Commissario straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Circolare N. 9[V]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 16 agosto p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circo-

Digitized by Google

lare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell' invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il 30 agosto p. v., comunicheranno all'ufficio Circolazione Veicoli il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CIz^{CR} 44272 - 44369 - 44372 - 44373 - 44374 - 44435 - 44440 - 44443 - 44447 - 44450 - 44453 - 44506 - 44509 - 44532 - 44536.

Bagagliai.

DI^{CR} 87258 - 87263 - 87265 - 87268 - 87270 - 87274 - 87277 - 87281 87658 - 87663.

Carri.

130825 - 130827 - 130831 - 130824 - 130837 - 131646 - 131650 - 130247.

130825 - 130827 - 130831 - 130824 - 130837 - 131646 - 131650 131653 - 131656 - 131659 - 131661 - 131665 - 188626.

Ltm. 443310 - 443313 - 443315 - 443317 - 443321 - 443327.

Poz. 695067 - 695069 - 695072 - 695075 - 695077 - 695079 - 695447 695450.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 e 45

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

SENTENZA

Incendio prodotto dalla fuoriuscita di scintille - Preventiva constatazione dei danni ai sensi dell'art. 51 della procedura civile - efficacia di presunzione nel successivo giudizio.

I sommari rilievi praticati ai sensi dell'art. 51 *Proc. Civ. dal Magistrato, sulla istanza della parte interessata, per indagare le traccie dell'evento dannoso e le conseguenze del medesimo, se non presentano efficacia di mezzi ordinari di prova, possono, quanto meno, fornire elementi presunzionali, ai quali il giudice può appoggiare il proprio convincimento pel successivo stadio contenzioso.*

CORTE DI APPELLO DI CATANZARO. — *Sentenza* 7-11 maggio 1923, (*est.* Mantella) - Ferrovie dello Stato contro Politi.

Omissis.

Attesochè il proposto gravame, il quale sostanzialmente si compendia nell'unico motivo con cui si impugna il valore probatorio dei sommari accertamenti fatti a suo tempo dal Pretore, si ravvisa del tutto infondato. Premesso che nel giudizio attuale, si versa in tema di responsabilità aquiliana, cioè a dire, nascente ex delicto non v'ha dubbio che il fatto *illecito* denunciato in confronto della Amministrazione ferroviaria sia suscettibile di prova per testimoni, e conseguentemente sono ammesse nelle veci di questa, come fonte di convenzione del Magistrato, anche le presunzioni *hominis* (art. 1254 cod. civ.), le quali, se gravi precise e concordanti, possono costituire il substrato di un sicuro giudizio induttivo. Ora nel caso concreto, il Tribunale si avvalse appunto di codesto processo logico, attingendo le presunzioni non dai rilievi tecnici del perito che accedè sul posto dove era avvenuto l'incendio insieme al Pretore di Gasperina, ma dalle sommarie constatazioni di fatto che

questi credè di fissare nel verbale di ispezione della località e che avevano tanto maggior pregio, in quanto seguirono a distanza di appena cinque giorni dallo incendio, quando lo stato di cose permaneva integro ed erano ancora visibili nella scarpata ferroviaria, nel tratto laterale al fondo del Politi, le scorie di carbone provenienti dalla locomotiva. Col seguire nell'accertamento della dedotta responsabilità *aquiliana* un tale indirizzo, la sentenza impugnata non è incorsa - come si vuole - in alcuna violazione od inesatta interpretazione di legge, giacchè bisogna distinguere, nei singoli casi, tra il contenuto di una *perizia* a *futura memoria,* la quale, secondo una certa dottrina, non è ammissibile nel difetto di legittimo contraddittorio, per avere il legislatore previsto e disciplinato soltanto il caso della prova *testimoniale* preventiva (art. 251 cod. proc. civ.) ed i *sommari rilievi fatti da un magistrato,* sia pure ad istanza di una sola delle parti interessate. Questi ultimi, checchè si possa pensare circa i limiti di applicabilità della norma di cui all'art. 51 del suindicato codice, possono di volta in volta, fornire, quanto meno, dei *dati* presunzionali ed i primi giudici si attennero precisamente a codesto principio, ritraendo gli elementi induttivi della propria convenzione dai rilievi di fatto inseritisi nel verbale di accesso con cui il Pretore accertò, *ex propriis sensibus*: *a*) che numerose scorie di carbone minerale trovavansi ammucchiate nella scarpata ferroviaria, lungo la linea corrispondente al luogo dell'incendio; *b*) che alcune di dette scorie trovavansi frammiste alla cenere residuata all'incendio, a distanza di 50 centimetri dal limite inferiore della scarpata, cioè a dire entro i confini della proprietà Politi; *c*) che il personale addetto alla manutenzione della strada - malgrado la prossimità di un casello ferroviario - aveva omesso di sgombrare la superficie della scarpata di tutte le erbe assecchite dal calore estivo.

Dalla coordinazione di codesti elementi, percepiti ictu oculi ed all'infuori di ogni sussidio tecnico, non può che scaturire la prova presunzionale del *fatto illecito* denunciato come fondamento dell'azione di rivalsa e del rapporto causale che riannoda il fatto medesimo allo *evento dannoso,* giacchè riesce intuitivo che, se il personale addetto alla locomotiva non avesse lanciato le scorie incandescenti di carbone minerale sulla scarpata e perfino al di là di

Digitized by Google

essa, nel fondo limitrofo, e se i guardiani e cantonieri preposti alla manutenzione stradale avessero disimpegnato normalmente i doveri del proprio ufficio, rimovendo in tempo tutto il seccume di cui la scarpata era ingombra, lo incendio di cui si duole il Politi non si sarebbe deplorato. Segue da ciò che i primi giudici bene avvisavano nel ritenere una dispendiosa ridondanza il far seguire una istruttoria, che avesse come oggetto l'accertamento della rilevata *colpa aquiliana,* la quale balzava già nel modo più limpido, dal complesso dei suindicati rilievi. Attesochè, dovendosi rigettare l'appello, le spese di questa sede vanno poste a carico dell'anzidetta amministrazione, la quale soccombe.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 32 9 Agosto 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(1402) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Regio decreto 12 *luglio* 1923, *n.* 1629, *concernente le modificazioni di tariffe pei trasporti ferroviari sulle linee Palermo-Corleone e Corleone- S. Carlo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 26 novembre 1922, n. 1519, concernente i riscatti delle ferrovie Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo;

Visto l'art. 4 del R. decreto-legge 12 novembre 1921, numero 1585, concernente le linee esercitate dallo Stato con condizioni e tariffe particolari;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle linee di Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo sono estese le nuove condizioni e tariffe pel trasporto delle cose approvate con R. decreto-legge 12 novembre 1921, n. 1585, e quelle vigenti sulle altre linee dello Stato pel trasporto dei viaggiatori, le une e le altre con la riduzione del 25 per cento di cui agli articoli 1 e 2 del R. decreto 23 febbraio 1911, numero 426, e secondo le norme di cui agli articoli medesimi

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 agosto 1923, n. 185.

Digitized by Google

Art. 2.

Il presente decreto avrà esecuzione dalla data che sarà stabilita dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, ma non oltre i due mesi dalla data della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 *luglio* 1923, *n.* 1628, *concernente il servizio di prova del personale ferroviario nei riguardi dei mutilati ed invalidi di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 agosto 1923, n. 185.

Digitized by Google

Articolo unico.

A deroga dell'art. 68 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, il servizio di prova per tutti gli agenti mutilati od invalidi della guerra ha la durata di un anno.

Le assenze per malattia effettuate da tali agenti durante il periodo di prova non danno luogo a proroga della nomina a stabile quando il numero delle giornate di effettiva presenza in servizio, nel suddetto periodo, non sia inferiore a 180. In caso diverso la nomina a stabile potrà competere solo al compimento del 180° giorno di servizio computato come sopra e dopo soddisfatte, in ogni caso, le altre condizioni stabilite in materia dal regolamento del personale.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Regio decreto-legge 22 ***luglio*** **1923,** ***n.*** **1631,** ***concernente la disciplina delle prestazioni del personale delle ferrovie dello Stato*** **(1).**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, sull'applicazione delle otto ore di lavoro;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Disposizioni in base alle quali sono da regolarsi le prestazioni del personale dipendente dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

I. — Disposizioni generali.

Art. 1.

1. La durata media del lavoro non deve superare le otto ore giornaliere o le 48 settimanali.

2. Si computa come durata del lavoro;

a) il tempo impiegato per eseguire un lavoro comandato, qualunque ne sia la natura;

b) due terzi del tempo durante il quale è richiesta all'agente la presenza in servizio per semplice attesa o custodia

3. Non si computa agli effetti della durata del lavoro:

a) la durata delle interruzioni, uguali o superiori ad un'ora, durante le quali sia consentito all'agente di allontanarsi dal posto di lavoro;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 7 agosto 1923, n. 185.

Digitized by Google

b) il tempo impiegato per recarsi dall'abitazione al posto di lavoro o ritornare;

c) il tempo impiegato per recarsi fuori residenza a prendere lavoro o per ritornare a lavoro compiuto.

Art. 2.

1. In ciascun periodo di 24 ore l'orario di servizio sarà distribuito in modo da lasciare normalmente un riposo continuato non inferiore a 9 ore.

2. La durata di tale riposo può essere ridotta ad 8 ore nell'effettuazione del cambio turno o dopo un servizio particolarmente leggero. La differenza fra le 8 e le 9 ore di riposo sarà compensata prima o dopo il riposo ridotto, ovvero con le opportune interruzioni nell'orario di servizio

3. La durata dell'orario di servizio, comprendente il lavoro e la semplice presenza, non deve superare, fra due riposi continuati, le 12 ore.

4. Quando il servizio è disimpegnato a turno da più agenti, la durata del lavoro potrà raggiungere, fra due riposi continuati, le 12 ore, purchè il maggior lavoro resti compensato da minor lavoro prima o dopo la deroga.

5. Sulla durata dell'orario di servizio non è ammessa alcuna tolleranza.

Art. 3.

1. Agli agenti è accordato un riposo settimanale la cui durata sarà di regola di 24 ore oltre il riposo continuato di cui all'articolo precedente. Tale riposo potrà ridursi fino ad un minimo di 30 ore quando coincida col cambio turno

2. Compatibilmente colle esigenze di servizio i riposi settimanali sono preferibilmente concessi in domenica.

3. Durante il riposo settimanale gli agenti possono assentarsi dalla residenza, salvo nel caso in cui sia prescritta la reperibilità in residenza.

4. I riposi settimanali cadenti in periodo di assenza (congedo, malattia, ecc.) s'intendono da questa assorbiti.

Digitized by Google

Art. 4.

1. Quando il servizio è coperto mediante due o più orari alternati a turno fra i vari agenti, questi non devono di regola essere destinati al servizio notturno per più di sei notti consecutive.

2. Si considera notturno il servizio effettuato in tutto od in parte fra le ore zero e le cinque.

Art. 5.

1. Per il personale interessato nella circolazione dei treni gli orari e turni di servizio sono stabiliti in base alle ore di orario dei treni stessi.

2. Una copia degli orari e turni di servizio sarà, di regola prima della loro attivazione, affissa in luogo opportuno perchè gli agenti interessati ne possano prendere conoscenza.

II. — Disposizioni speciali

Art. 6.

Personale di macchina e di scorta ai treni.

(Macchinisti, fuochisti, assistenti treni elettrici, conduttori capi, conduttori principali, conduttori e frenatori in servizio ai treni).

1. La durata del lavoro fra due riposi normali non deve di regola superare le 10 ore; tale limite è ridotto a 9 ore per il personale di macchina addetto ai treni direttissimi, diretti. accelerati ed assimilati.

2. Nella durata del lavoro è compreso anche:

a) il tempo durante il quale il personale sosta fra l'arrivo (reale in caso di ritardo) con un treno e la partenza con lo stesso od altro treno, quando la sosta sia compresa fra due viaggi di servizio e non sia superiore a 2 ore per il personale di macchina ed a 90 minuti per quello di scorta ai treni;

b) due terzi del tempo impiegato, senza prestare servizio, per recarsi coi treni, in viaggi comandati, da una località

Digitized by Google

ad un'altra per prendere servizio o fare ritorno a servizio compiuto;

c) metà del tempo impiegato nella riserva o disponibilità fuori residenza.

3. La durata minima del riposo normale sarà di:

14 ore (15 per il personale di macchina) in residenza riducibili a 12 ore quando sia preceduto da un lavoro non superiore a 6 ore (5 per il personale di macchina);

8 ore fuori residenza, riducibili a 7 purchè la riduzione sia compensata prima o dopo la deroga e preferibilmente in residenza.

4. Fra due riposi normali successivi non devono intercedere più di 12 ore comprendenti il lavoro, i brevi riposi in esso intercalati ed i periodi di riserva e disponibilità per l'intera loro durata. Tale limite può essere elevato fino a 14 ore quando il lavoro in esso compreso non superi le 8 ore ovvero sia interrotto da un riposo non inferiore a 4 ore.

5. La durata del riposo settimanale del personale di cui al presente articolo non dovrà essere inferiore a 36 ore.

6. Il tempo impiegato nei viaggi fuori servizio per rientrare in residenza a fruire del riposo normale o settimanale non viene considerato agli effetti dei punti 1 e 4 precedenti.

7. Le notti di lavoro, in un periodo di 7 giorni consecutivi, non devono essere più di 4.

Art. 7.

Personale della linea.

1. La durata dell'orario di servizio degli agenti addetti alle squadre di manutenzione è stabilita in relazione alle stagioni ed alle località fra un minimo di ore 7 e mezzo ed un massimo di 10.

2. Il riposo settimanale sarà di regola fruito dagli agenti di cui il comma precedente, in domenica, nel qual giorno farà servizio un solo cantoniere, e metà di ogni squadra dovrà rendersi reperibile in residenza.

3. Quando il servizio di sorveglianza è in parte coperto a mezzo di guardabarriere donne, queste non fanno servizio

Digitized by Google

notturno, il quale resta affidato esclusivamente al personale maschile.

Art. 8.

Personale delle officine di grande riparazione.

1. La durata dell'orario è di regola divisa in due periodi da un'interruzione non minore di 2 ore. Per condizioni locali, l'interruzione potrà eccezionalmente essere ridotta a mezz'ora per la refezione da consumarsi senza uscire dall'officina.

2. L'officina è di regola chiusa ed il personale è libero per l'intera giornata nelle domeniche.

Art. 9.

Personale del ruolo degli uffici.

1. Per il personale di grado gerarchicamente non inferiore al 12 (esclusi i capi uscieri e gli uscieri) la durata giornaliera dell'orario è di 7 ore, di regola diviso in due periodi da un'interruzione non minore di 2 ore, eccezionalmente riducibili, per speciali condizioni di località o di lavoro, a non meno di mezz'ora.

2. Il personale è libero per l'intera giornata in tutte le domeniche Nelle altre giornate dichiarate festive agli effetti civili, presterà servizio, a turno, metà del personale per metà dell'orario. Potrà anche essere lasciato libero per la metà dell'orario di servizio in altre ricorrenze festive da stabilirsi dal direttore generale.

III. — Deroghe

Art. 10.

1. Per circostanze eccezionali o necessità di servizio potranno essere richieste al personale prestazioni eccedenti i limiti stabiliti, ma queste dovranno essere compensate da

minor lavoro prima o dopo la deroga, ovvero retribuite secondo le disposizioni vigenti.

2. E' obbligo dei dirigenti interessati di provvedere, appena possibile, alla sostituzione di quegli agenti che, in conseguenza del suddetto maggior lavoro, avessero diminuito il riposo stabilito dai precedenti articoli.

3. In nessun caso il personale può invocare il prolungamento delle sue prestazioni per abbandonare il servizio.

4. Per esigenze di servizio o per difficoltà nella compilazione degli orari e turni, il riposo settimanale potrà essere spostato di uno o due giorni.

5. Nei periodi di forte lavoro o per altre circostanze eccezionali, i riposi settimanali del personale, escluso quello di macchina e dei treni di cui all'art. 6 possono essere anticipati o differiti per non più di un mese. In tal caso i detti riposi possono essere raggruppati in numero non superiore a due la cui durata complessiva deve essere uguale alla durata del primo aumentata di 24 ore.

6. Il riposo settimanale, che di regola è fruito in residenza, potrà essere concesso fuori residenza agli agenti in missione continuativa in località notevolmente lontana dalla residenza.

IV. — Norme d'applicazione e reclami.

Art. 11.

1. Le norme particolari per l'applicazione del presente decreto saranno approvate dal direttore generale.

2. Le osservazioni ed i reclami che gli agenti intendessero fare sugli orari e turni di servizio saranno rivolti, in via gerarchica, al rispettivo capo della sezione dell'esercizio e dell'officina o dell'ispettorato per gli approvvigionamenti ed il sanitario, o dell'ufficio, che, presili in esame, farà conoscere agli interessati la propria decisione.

3. Contro tale decisione gli agenti possono ricorrere al capo servizio, se addetti alla sede centrale dei servizi, ed al comitato d'esercizio negli altri casi. I capi servizio ed i comitati d'esercizio decidono in via definitiva, e contro tale decisione non è ammesso ulteriore reclamo.

Digitized by Google

Art. 12.

Le disposizioni di cui agli articoli precedenti entreranno in vigore dalla data di pubblicazione sul Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato, restando contemporaneamente abrogato il decreto Luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 912 ed ogni altra contraria disposizione.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e de' decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

COMUNICATO

Agenti destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BUONAPARTE Amerigo (149504)	Manovratore	Condannato ad anni 1 e mesi 8 di reclusione per complicità in furto della somma di lire 165328,40 commesso nella notte dell'8 al 9 settembre 1921 in stazione di Roma Termini. (Sentenza 21 giugno 1922 del Tribunale di Roma).
ARCURI Carmine (172213) IMBALZANO Antonio (167637)	Assistente capo sale Assistente sale	Condannati ad anni 1 e mesi 6 di reclusione per correità in furto di sei balle di tessuti, commesso in stazione di Reggio Calabria anteriormente al 19 novembre 1921. (Sentenza 29 settembre 1922 della Corte d'Appello delle Calabrie).
PRESTINI Pietro (109972)	Deviatore	Condannato a mesi 3 e giorni 10 di reclusione per furto di due fiaschi di vino commesso il 2 marzo 1920 allo scalo Milano P. R. (Sentenza 31 marzo 1921 del Tribunale di Milano).
BARBERO Valentivo (131309)	Manovale	Condannato a mesi 3 e 10 giorni di reclusione per mancato furto di vino in stazione di Rovato il 4 maggio 1920 (Sentenza 17 novembre 1922 del Tribunale di Brescia).
ABBOATTI Igino (144349) LOCONTE Francesco (177898)	Conduttore capo Frenatore	Condannati ad anni 2 e mesi 6 di reclusione per correità in furto di circa-metri di stoffa in danno dell'Amministrazione, commesso in territorio di Cuzzago il 16 settembre 1921. (Sentenza 17 marzo 1922 della Corte d'Appello di Torino).
ROCCADELLI Giuseppe (109140)	Operaio di 1ª classe	Condannato a mesi 1 e giorni 20 di reclusione per tentato furto di carbone commesso in stazione di Cremona l'11 giugno 1922. (Sentenza 18 gennaio 1923 della Corte d'Appello di Brescia).
PELUSO Gennaro (162125)	Manovratore	Condannato a mesi 7 di reclusione e a lire 150 di multa per ricettazione di stoffa e di cappelli provenienti da furto denunciato nell'ottobre del 1921 in stazione di Napoli. (Sentenza 12 dicembre 1922 della Corte d'Appello di Napoli).

Digitized by Google

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BICCHIERAI Giovanni (789944)	capo squadra manovratori	Condannato a mesi 7 di reclusione e a lire 150 di multa, per ricettazione di tessuti compendio di furti commessi in danno della Amministrazione a Rivolo Ligure fino all'11 settembre 1919. (Sentenza 9 giugno 1922 della Corte d'Appello di Genova).
GUIDO Pietro (174177)	Frenatore	Condannato a mesi 10 di reclusione e a lire 250 di multa per ricettazione di calzature provenienti da furto, commesso in Savona nella notte dall'11 al 12 gennaio 1922 in danno di Maraniotti G. B. (Sentenza 9 marzo 1922 della Corte d'Appello di Genova).
ZANATA Angelo (40710)	Assistente sale	Condannato ad anni 8 e mesi 4 di reclusione, a lire 875 di multa, ed ad anni 1 di vigilanza speciale della Pubblica Sicurezza, per ricettazione di tela, falso e tentata truffa, reati commessi nelle stazioni di Verona e Pederobba nel marzo 1921. (Sentenza 15 dicembre 1922 della Corte d'Appello di Venezia).
PAGANI Bartolo (113329)	Fuochista	Condannato ad anni 1 e mesi 6 di reclusione e a lire 500 di multa, per ricettazione di tela, compendio di furto commesso in stazione di Verona tra la fine del 1919 ed i primi del 1920. (Sentenza 21 dicembre 1921 del Tribunale di Verona).
SALVADERI Giacomo (38804)	Assistente capo merci	Condannato a mesi 8 di reclusione per furto di liquori, commesso in stazione di Firenze il 20 dicembre 1921. (Sentenza 10 luglio 1922 della Corte d'Appello di Firenze).

Digitized by Google

Appendice N. 12 all'ordine generale N. 4-1918.

Indennità di malaria.

E' stata revocata, con R. decreto, la dichiarazione della zona malarica delimitata nel comune di Verolengo, per cui tutto il territorio di esso deve ritenersi immune da malaria. Per effetto di tale disposizione, la classificazione stabilita dall'Ordine generale n. 4-1918 per i tratti di linea e per le stazioni seguenti, resta così modificata:

Linea Torino-Rho (2)

dal km 31 + 321 al km. 37 + 137 (compresa la stazione di Torrazza di Verolengo) *zona salubre* (anzichè di malaria lieve;

Linea Chivasso-Casale (3)

dal km. 3 + 786 al km. 12 + 386 (comprese le stazioni di Verolengo e Calciavacca) *zona salubre,* anzichè di malaria lieve.

In applicazione dell'ultimo comma dell'art. 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie, si dispone quindi che la indennità di malaria lieve, ora corrisposta al personale che presta servizio o risiede sui tratti sopra indicati, abbia a cessare definitivamente col 30 novembre p. v.

Ordine di servizio N. 98.

Servizio di corrispondenza con la linea a scartamento ridotto Trento Torre Verde-Malè a mezzo della stazione di Mezzolombardo.

La linea a scartamento ridotto Trento Torre Verde-Malè, esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è ammessa al servizio di corispondenza delle merci sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui appreso:

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio

Digitized by Google

di corrispondenza si effettua a mezzo della stazione di scamibo di Mezzolombardo e comprende le merci a grande e a piccola velocità e i veicoli.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;

b) gli animali vivi, eccettuati quelli piccoli in gabbie;

c) le merci pericolose, nocive ed infiammabili ascritte alle categorie 8, 9, 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 7 alle tariffe, eccettuato il petrolio in stagnoni incassati e la benzina in bidoni a chiusura ermetica;

d) le merci eccedenti la lunghezza di m. 10, la larghezza di m. 2,50, l'altezza di m. 3;

e) i colli indivisibili di peso superiore ad una tonnellata;

f) i furgoni per trasporto di mobilia, tanto vuoti che carichi;

g) le merci caricate alla rinfusa, non imballate (come vetri, porcellane, chincaglierie), il trasbordo delle quali è congiunto a pericoli di rotture o ad altre difficoltà.

2° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza. - Distanze e servizi delle stazioni della linea Trento Torre Verde-Malè.* — Le stazioni della ferrovia Trento Torre Verde-Malè ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Mezzolombardo, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

3° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti e le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

4° *Documenti di trasporto - Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e la compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'ar-

Digitized by Google

ticolo 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1 luglio 1909), pubblicate con l'O. S. n. 160-1909.

Per i trasporti gravati di assegno valgono inoltre nei riguardi della rete principale le disposizioni contenute nel punto 10 dell'Ordine di Servizio n. 28-1923.

5° *Diritto fisso.* — A norma del paragrafo 3 dell'articolo 68 delle Condizioni e tariffe, le spedizioni a grande e piccola velocità sono soggette, rispetto alla stazione di scambio di Mezzolombardo, all'applicazione dell'intero diritto fisso che sia stabilito nella tariffa applicabile.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— nell'indice parte III, a pagina 6 riportare l'indicazione « linea Trento Torre Verde-Malè (esercitata dalle ferrovie dello Stato), pagina 94;

— nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni di cui all'allegato prospetto con l'indicazione della pagina 194;

— dopo la pagina 193 riportare tutte le indicazioni contenute nell'allegato prospetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), si dovrà:

— a pagina 20 aggiungere: //740/ Trento Torre Verde-Malè//

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate, case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921), a pagina 15 la nota in calce deve essere sostituita dalla seguente:

(*) Stazione di scambio con la linea a scartamento ridotto Trento Torre Verde-Malè ammessa la servizio di corrispondenza delle merci.

Digitized by Google

Nella parte II — tabelle polimetriche — del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° marzo 1922) l'intestazione della tabella 55 deve essere modificata come appresso:

(55) Trento Torre Verde-Malè (linea a scartamento ridotto ammessa al servizio di corrispondenza delle merci. Non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 98-1923.

Ferrovia a scartamento ridotto Trento Torre Verde-Malè

(Esercitata dalle Ferrovie dello Stato).

STAZIONI	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Mezzo lombardo	Servizi a cui sono abilitate: Merci				Impianti fissi: Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite
		G. V.	P. V.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	Quantità	Portata in Tonn.	Quantità	Portata in Tonn.	
Gardolo Tram	18	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Lavis Tram	14	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
S. Michele Tram	6	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Mezzocorona	3	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Rocchetta	3	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Ceramica	6	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mollaro	11	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Tajo	15	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Dermulo (*)	17	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Tassullo	18	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Cles Stazione	22	G	P	V	—	—	F	—	—	1	25	S
Mostizzolo	26	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Caldes	33	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Terzolas	35	G	P	V	—	—	F	—	—	—	—	—
Malè	37	G	P	V	—	—	F	—	—	1	30	S

(*) Stazione di scambio per la linea Dermulo-Mendola.

N. B. — **Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:**
a) il numerario e gli oggetti preziosi; — *b*) gli animali vivi, eccettuati quelli piccoli in gabbie; — (*c*) le merci pericolose, nocive ed infiammabili ascritte alle categorie 8ª, 9ª, 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle Tariffe, eccettuato il petrolio in stagnoni incassati e la benzina in bidoni a chiusura ermetica; — (*d*) le merci eccedenti la lunghezza di metri 10, la larghezza metri 2,50 e l'altezza di metri 3; — (*e*) i colli indivisibili di peso superiore ad una tonnellata; — (*f*) i furgoni per trasporto di mobilia; tanto vuoti che carichi; — (*g*) le merci caricate alla rinfusa, non imballate (come vetri, porcellane, chincagiierie) il trasbordo delle quali è congiunto a pericoli di rotture o ad altra difficoltà.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 99.

Servizio di corrispondenza con la linea Brunico-Campo Tures (Sand).

La linea Brunico-Campo Tures (Sand), esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è ammessa al servizio di corrispondenza delle merci sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui in appresso:

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza si effettua a mezzo della stazione di scambio di Brunico e comprende le merci a grande e a piccola velocità, nonchè i veicoli ed il bestiame.

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) il numerario e gli oggetti preziosi;

b) le merci esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 7 alle tariffe.

2° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza - Distanze e servizi delle stazioni della linea Brunico-Campo Tures* (Sand). — Le stazioni della ferrovia Brunico-Campo Tures (Sand) ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Brunico, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

3° *Passaggio del materiale rotabile e degli attrezzi di carico.* — E' ammesso il passaggio sulla linea Brunico-Campo Tures (Sand) dei carri F. S. ed assimilati con peso massimo per asse di tonnellate 10.

E' ammesso pure il passaggio degli attrezzi di carico.

4° *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti e le tariffe in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Digitized by Google

5° *Documenti di trasporto - Tassazione, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e la compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, la scritturazione e la contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'articolo 30 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » (edizione 1° luglio 1909), pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909.

Per i trasporti gravati di assegno valgono inoltre nei riguardi della Rete principale le disposizioni contenute nel punto 10 dell'Ordine di Servizio n. 28-1923.

6° *Diritto fisso.* — A norma del paragrafo 3 dell'articolo 68 delle Condizioni e tariffe le spedizioni a grande e piccola velocità sono soggette, rispetto alla stazione di scambio di Brunico, all'applicazione dell'intero diritto fisso che sia stabilito nella tariffa applicabile.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'allegato, dovranno essere fatte le seguenti aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— nell'indice parte III, a pagina 6 riportare l'indicazione « Linea Brunico-Campo Tures (Sand), (esercitata dalle ferrovie dello Stato), pagina 195 »;

— nell'elenco alfabetico delle stazioni aggiungere, nelle sedi opportune, il nome delle stazioni di cui all'allegato prospetto con l'indicazione della pagina 195;

— dopo la pagina 194 riportare tutte le indicazioni contenute nell'allegato prospetto.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), si dovrà:

— a pagina 18 aggiungere: /741/ Brunico-Campo Tures (Sand)/

— nell'elenco « Località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. », inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle sta-

Digitized by Google

zioni di cui all'allegato prospetto con l'indicazione della linea 741.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921):

a pagina 7 la nota in calce deve essere sostituita dalla seguente:

(*) Stazione di scambio con la linea Brunico-Campo Tures (Sand) ammessa al servizio di corrispondenza delle merci. E' incaricata dell'incasso dei versamenti giornalieri di tutte le stazioni della linea Brunico-Campo Tures (Sand).

Nella parte II — tabelle polimetriche — del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° marzo 1922), l'intestazione della tabella 64 deve essere modificata come appresso:

(64) Brunico-Campo Tures (Sand)

(Linea ammessa al servizio di corrispondenza delle merci. Non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili in vigore sulle ferrovie dello Stato).

Distribuito agli agenti delle classi 5. 8. 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 99-1923.

Ferrovia Brunico Campo Tures (Sand)

(Esercitata dalle Ferrovie dello Stato).

STAZIONI	Distanza in chilometri dalla stazione di scambio di Brunico	Servizi a cui sono abilitate				Impianti fissi							
		Merci		Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite
		G. V.	P. V.			di testa	di fianco	Quantità	Portata in Tonn.	Quantità	Portata in Tonn.	
Gais	6	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Villa Ottone (Uttenheim . .	10	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Mulini di Tures (Mühlen) . .	13	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—
Campo Tures (Sand)	16	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	—

N. B. — Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:
a) il numerario e gli oggetti preziosi;
b) le merci esplodenti ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 7 alle tariffe.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 100.

Entrata nelle stazioni.

(Vedi ordine di servizio n. 119 e 120-1919).

A decorrere dal 10 agosto 1923 il prezzo dei biglietti d'entrata nelle stazioni e fermate abilitate al servizio viaggiatori viene elevato nella misura unica di *quaranta centesimi.*

Le stazioni e fermate che distribuiscono direttamente i biglietti stessi si addebiteranno, dalla sopra indicata data, dell'importo di quaranta centesimi per ogni biglietto distribuito; dove invece la distribuzione è fatta a mezzo di distributori automatici e finchè non sarà provveduto alle necessarie trasformazioni dei medesimi, le persone che desiderano accedere nelle stazioni dovranno acquistare due biglietti d'entrata.

Le stazioni renderanno edotto il pubblico del provvedimento di cui trattasi a mezzo di appositi avvisi da collocarsi, a seconda dei casi, agli sportelli della biglietteria od in prossimità degli apparecchi automatici.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8 e 22.

CIRCOLARE *P. A. G.* 12.28000 *dell'8 agosto* 1923 *di S. E. il Commissario straordinario recante modificazioni alle disposizioni che regolano la competenza a trattare gli affari riguardanti le concessioni di viaggio previste dal Regio decreto* 12 *luglio* 1923, *n.* 1536.

Allo scopo di semplificare la trattazione delle pratiche riguardanti le concessioni di viaggio previste dal R. Decreto 12 luglio 1923, n. 1536, si stabilisce che, a decorrere dal 1° settembre 1923, sia attribuita direttamente ai sotto specificati uffici la competenza a trattare anche gli affari appresso indicati:

Digitized by Google

1° *Concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato al personale delle Amministrazioni da trasporto estere in rapporti di scambio.*

Provvederanno al rilascio dei biglietti ed eventualmente ai rimborsi di spese di viaggio in conto delle concessioni di scambio:

a) il Servizio Personale e Affari generali, per le amministrazioni inglesi;

b) la Sezione Movimento e Traffico di Torino, per le Amministrazioni francesi, belghe, spagnole e portoghesi;

c) la Sezione Movimento e Traffico di Milano, per le Amministrazioni svizzere, olandesi, danesi, norvegesi e svedesi;

d) la Sezione Movimento e Traffico di Trieste, per le Amministrazioni austriache, ungheresi, jugoslave, ceco-slovacche, germaniche, rumene, bulgare, polacche e turche;

e) la Sezione Movimento e Traffico di Napoli, per le ferrovie egiziane.

Le trattazioni riguardanti eventuali irregolarità nell'uso dei biglietti da parte del personale delle suindicate amministrazioni estere restano di competenza del Servizio Personale e Affari generali.

2° *Concessioni di viaggio su linee di amministrazioni estere al personale delle ferrovie dello Stato.*

I Servizi e l'Esercizio Navigazione provvederanno alle richieste di biglietti ed eventualmente di rimborsi di spese di viaggio in conto delle concessioni di scambio a tutte le Amministrazioni estere in corrispondenza, a favore sia del personale alla diretta dipendenza, sia di quello degli uffici compartimentali dell'esercizio e degli Uffici distaccati.

Il Servizio Personale e Affari generali continuerà a provvedere per i Capi Compartimento e il personale alla diretta dipendenza; la Delegazione di Cagliari provvederà per il proprio personale.

Digitized by Google

3° *Concessioni di viaggio su linee di Amministrazioni italiane al personale delle Ferrovie dello Stato.*

I Servizi, l'Esercizio Navigazione, i Capi Compartimento, la Delegazione di Cagliari, le Sezioni Movimento e Traffico e Materiale e Trazione, le attuali Divisioni Lavori, e le Sezioni Lavori e le Officine avranno facoltà di chiedere direttamente, per il personale alla rispettiva dipendenza, i biglietti di viaggio di quelle Amministrazioni italiane in rapporti di scambio che non abbiano dato in consegna i relativi fascicoli.

Gli uffici suddetti saranno autorizzati altresì a chiedere direttamente alle singole Amministrazioni che danno in consegna i fascicoli, la fornitura dei medesimi, previa restituzione di quelli esauriti.

Avranno inoltre facoltà di chiedere direttamente a tutte le Amministrazioni italiane i rimborsi di eventuali spese di viaggio in conto delle concessioni di scambio.

4° *Autorizzazioni speciali per il passaggio gratuito dalla 3ª alla 2ª classe, per viaggiare nei treni direttissimi, e modificazioni di percorso sui biglietti.*

Provvederanno ad apporre il timbro di validità per la 2ª classe sui biglietti gratuiti, nei casi e alle condizioni previste dalle disposizioni vigenti:

— i Servizi, l'Esercizio Navigazione e la Delegazione di Cagliari, per il personale alla diretta dipendenza;

— i Capi Compartimento, le Sezioni Movimento e Traffico, e Materiale e Trazione, le attuali Divisioni Lavori e Sezioni Lavori, le Officine e gli Uffici distaccati dei Servizi Centrali, nei casi autorizzati dai Comitati di esercizio, per il personale alla rispettiva dipendenza.

Il timbro di validità per la 2ª classe dovrà essere apposto anche sullo scontrino di controllo.

Agli agenti invalidi della guerra, cui spetta la 3ª classe, anzichè rilasciare biglietti gratuiti di 3ª valevoli per la 2ª, si dovranno accordare biglietti di seconda classe, nei quali potranno comprendersi le persone di famiglia aventi titolo a concessioni gratuite.

Le autorizzazioni a viaggiare eccezionalmente, per giustificati

Digitized by Google

motivi, nei treni direttissimi dai quali normalmente sono esclusi i portatori di biglietti gratuiti e a prezzo ridotto saranno accordate dal Servizio Movimento e Traffico.

Le modificazioni di percorso sui biglietti potranno essere praticate, quando ricorrano giustificati motivi, dagli uffici e impianti autorizzati al rilascio dei biglietti.

Tali modificazioni dovranno essere fatte tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, depennando il percorso già indicato sul biglietto e sostituendolo con altro scritto in rosso.

Il nuovo percorso dovrà essere inoltre ripetuto, sempre in rosso, nello spazio del biglietto riservato alle annotazioni.

Le autorizzazioni per la 2ª classe e le modificazioni di percorso dovranno essere convalidate con la firma del Capo dell'Ufficio competente e con il timbro dell'Ufficio stesso.

Resterà pertanto soppresso per tutte le convalidazioni sui biglietti l'uso dello speciale timbro di controllo da parte del Servizio Personale e Affari generali.

5° *Permessi di ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulle linee.*

Le concessioni di permessi d'ingresso nelle stazioni verranno accordate:

— dal Servizio Movimento e Traffico per il personale dei Servizi e per gli estranei all'Amministrazione;

— dalle Sezioni Movimento e Traffico per il personale che risiede nei rispettivi compartimenti, compreso il personale degli uffici distaccati dei Servizi centrali.

Le concessioni di permessi di transito pedonale sulle linee saranno accordate:

— dal Servizio Lavori e Costruzioni, per il personale dei Servizi e per gli estranei all'Amministrazione;

— dalle attuali Divisioni Lavori e Sezioni Lavori per il personale che risiede nelle rispettive giurisdizioni, compreso il personale degli uffici distaccati dei Servizi centrali. Ciascuna Sezione provvederà alla concessione per i tratti di linea della propria circoscrizione.

Digitized by Google

6° *Irregolarità di viaggio.*

Le Sezioni Movimento e Traffico avranno facoltà di trattare e definire direttamente con il Ministero delle Poste e Telegrafi (Direzione generale Servizi elettrici-Ufficio VI) - Roma - tutte le vertenze riguardanti le eventuali irregolarità nell'uso delle carte di libera circolazione da parte del personale addetto ai Circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche.

7° *Fascicoli esauriti di biglietti e di buoni bagaglio.*

I fascicoli esauriti dei biglietti di viaggio e dei buoni bagaglio, anzichè essere trasmessi, come finora si è praticato, all'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, dovranno essere custoditi dagli Uffici e impianti emittenti per un biennio, a decorrere dalla data di rilascio dell'ultimo recapito, e poi versati al macero, previa indicazione di scarico sull'apposito registro.

Resterà quindi abolito l'uso dei mod. S-17.

Analogamente si dovrà provvedere per i fascicoli esauriti di carte di libera circolazione e di biglietti a libretto.

Dopo eseguite le debite verifiche, i biglietti a libretto utilizzati potranno essere versati direttamente al macero.

I biglietti serie B, B° e C utilizzati e i relativi scontrini di controllo dovranno essere custoditi dall'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze per un anno dalla data di ricevimento e poi versati al macero.

Resteranno ferme tutte le altre facoltà in materia di concessioni di viaggio ammesse dalle disposizioni finora vigenti.

Per tutte le questioni di massima e di carattere eccezionale i Servizi, l'Esercizio Navigazione, i Capi Compartimento, la Delegazione di Cagliari, le Sezioni Movimento e Traffico, e Materiale e Trazione, le attuali Divisioni Lavori e Sezioni Lavori e le Officine dovranno rivolgersi direttamente al Servizio Personale e Affari generali il quale provvederà altresì a ispezioni presso tutti gli uffici e impianti autorizzati al rilascio dei biglietti.

Roma, 8 agosto 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 5V

Vendemmia 1923.

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Sezioni Movimento e Traffico, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche ed indirizzi.

Le marche devono constare di almeno due lettere dell'alfabeto, con un numero progressivo. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri indelebili sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anziche annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisioni sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

I recipienti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Parte III — N. 32 - 9 agosto 1923.

Digitized by Google

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi atti a dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione. Tale modo di condizionatura dovrà essere fatto risultare dal mittente nell'apposito spazio della lettera di vettura, come è indicato al punto seguente.

4. Responsabilità - Dichiarazione di garanzia. — A sensi dell'art. 53 delle Condizioni e Tariffe, non potranno essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò nei casi di condizioni anormale della merce o del carico, le stazioni dovranno esigere dallo speditore il rilascio delle prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

«*Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione nelle* « *seguenti condizioni*: *Fusti aperti o non completamente tappati* » ovvero « *Fusti caricati anormalmente* » ovvero «*Fusti aperti o non* « *completamente tappati e caricati anormalmente* » ovvero » *merce* « *bagnata di acqua piovana o in condizioni di troppa maturanza* « *o di appassimento* » ovvero in quelle altre condizioni anormali che risultassero all'atto della spedizione.

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere constantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. Domande e forniture dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, riichiest dagli speditori per una quantità di carri superiori alla potenzialità dei binari di carico.

Digitized by Google

Non si dovranno accettare domande di carri-serbatoi da vino dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, inquantochè quelli esistenti sono adibiti esclusivamente ai trasporti di acqua.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'Ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui al punto 1° dell'Ordine di servizio n. 78-1923, nel 1° gruppo di trasporti.

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi ne informeranno prontamente la propria Sezione Movimento o Traffico.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri coperti.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti al gruppo 1° della categoria 7ª dell'allegato 7 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri scoperti senza copertone.

Tuttavia saranno forniti anche carri coperti o carri scoperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

In caso vengano forniti copertoni, gli speditori dovranno farne richiesta sul documento di trasporto e le stazioni dovranno applicare la tassa di nolo.

Quando vengono utlizzati carri coperti, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti propri.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute nelle stazioni dei Compartimenti di Torino, Bologna, Ancona, Bari e Palermo in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti dal momento in cui il carro sarà posto sul binario di carico a richiesta della Ditta interessata.

Qualora il carico iniziato, non venga ultimato entro li termine di 12 ore lavorative, oppure quando, ultimato il carico, i serbatoi

Digitized by Google

sostino per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, saranno dovuti i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti Condizioni e tariffe

Ad evitare intralci al regolare svolgimento del servizio, qualora l'operazione di carico non venga iniziata entro il termine di 12 ore lavorative, la stazione dovrà togliere il veicolo dal binario di carico, a meno che lo speditore chieda che il serbatoio sia lasciato a sua disposizione sul detto binario ed al soddisfacimento della richiesta non ostino difficoltà di servizio; ma in tal caso per tutto il periodo dalla scandenza delle 12 ore lavorative concesse per il carico fino all'utimazione del medesimo saranno dovuti i diritti di sosta a termini di tariffa.

Qualora dopo essere stato tolto dal binario di carico, un serbatoio venga, a richiesta dello speditore, posto nuovamente sul detto binario, lo speditore avrà diritto ad un nuovo termine di 12 ore lavorative e, per la manovra supplementare, dovrà pagare una tassa fissa di L. 4, in analogia a quanto è stabilito dal punto 69 dell'Istruzione per l'applicazione delle Condizioni e tariffe per le concessioni di carico e scarico in punto determinato.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno le tasse di sosta a norma di tariffa.

Nessuna tassa di sosta si dovrà esigere per la giacenza dei serbatoi vuoti sui binari di ricovero delle stazioni; però trascorso l'ottavo giorno dall'arrivo di un serbatoio vuoto, se non è stato effettuato lo svincolo ed iniziato il carico, la stazione, salvo diversa disposizione del proprietario, dovrà spedire il serbatoio alla località di deposito.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

8. Inoltro dei copertoni privati. — Allo scopo di facilitare la protezione dei trasporti di uve e mosti con copertoni privati, per tutta la durata della vendemmia, le stazioni restano autorizzate ad accettare per l'inoltro *come bagaglio* con treni viaggiatori (esclusi però i diretti ed i direttissimi) *i copertoni di proprietà privata* che gli interessati vogliano spedire ai luoghi di carico delle uve e dei mosti.

Digitized by Google

Tali spedizioni dovranno essere tassate coi prezzi stabiliti dall'art. 77 delle Tariffe, classe II.

Tanto sullo scontrino quanto sul foglio di via e sulla matrice relativi a ciascuna spedizione dovrà essere praticata l'indicazione « *copertone privato* », e ciascun collo deve portare il nome, cognome ed indirizzo del destinatario, oltre l'indicazione della stazione cui è diretto.

9. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenenti mosto, nei casi in cui le operazioni di carico spettino, per tariffa, alla ferrovia, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912 attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e n. 2-1914.

In relazione a quanto stabilisce la Circolare n. 25-1920, le calzatoie speciali potranno essere cedute al pubblico al prezzo di Lire 0,75 (centesimi settantacinque) cadauna.

10. Carico di recipienti vuoti in carri coperti. — In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie vengano caricati in carri coperti e non riesca possibile il carico di una spedizione in solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro scoperto, si potranno impiegare due carri coperti, anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di vettura e due fogli di scorta; ma, agli effetti della tassazione, dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della classe 78 per il minimo di 5 tonnellate.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di vettura del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione n. . . . . . . del . . . . . caricata nel carro* (serie, numero) ».

Sulla lettera di vettura del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

11. Esportazione uva dai comuni fillosserati. — Rammentasi che le uve, a termini del decreto ministeriale 11 agosto 1902, tuttora vigente, non sono comprese nei divieti di esportazione dai territori fillosserati o sospetti di infezione fillosserica e possono libe-

Digitized by Google

ramente esportarsi da detti territori, purchè prive di tralci, di foglie e monde di terra.

12. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. — I trasporti a gande velocità di uva fresca in servizio interno o cumulativo italiano, potranno essere effettuati anche in porto assegnato.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a P. V. e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

13. Trasporti di uve in ceste e casse a carro. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione nelle seguenti condizioni*:

« *Ceste o casse caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe ordinarie od eccezionali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovranno sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende, e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne le rispedizioni gratuitamente, a sensi ed alle condizioni dell'art. 36 delle Tariffe.

14. Carico e scarico dei traporti a piccola velocità a carro. Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, a piccola velocità a carro, devono essere eseguite dalle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0.50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

15. Manovre. — Richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sem-

Digitized by Google

pre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattasi di carri contenenti fusti pieni.

16. Trasporti di vinaccia. — Le disposizioni contenute nel presente ordine di servizio si applicano anche alle spedizioni di vinaccia (ammasso di vinaccioli, graspi e bucce dell'uva spremuta), agli effetti dell'ordine di precedenza nella fornitura dei carri e dell'inoltro dei trasporti, nonchè per l'invio, come bagaglio, dei copertoni di proprietà privata che gli interessati intendessero eventualmente di spedire ai luoghi di carico della vinaccia.

17. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nell'Appendice all'Istruzione per il personale dei treni (edizione 1° marzo 1920).

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

18. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti in vigore, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di vettura dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia (peronospera), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione.* Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale ha soltanto lo scopo di constatare

Digitized by Google

i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far dichiarare dai periti se lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggtti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Sezione Movimento e Traffico, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

19. Trasporti per l'Estero. — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S.;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei

Digitized by Google

recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

20. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — Per i trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosti durante la campagna vinicola, le abilitazioni delle stazioni di Milano restano stabilite come appresso:

Milano P. Genova è ammessa a ricevere trasporti a G. V. ed a P. V. a carro ed a dettaglio limitatamente alle provenienze dal compartimento di Torino;

Milano-Centrale è ammessa a ricevere trasporti a carro ed a dettaglio eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti od accelerati.

Milano P. Vittoria è ammessa a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. a carro ed a dettaglio;

Milano Lambrate, Milano P. Romana, Milano S. Cristoforo sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. ed a P. V. a carro ed a dettaglio;

Milano Farini, Milano Nuova Centrale sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. ed a P .V. a carro;

Milano P. Sempione, è ammessa a ricevere trasporti a P. V. a carro di solo mosto.

21. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a G. V. ed a P. V. — Durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a G. V. a carro completo ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V., nonchè a ricevere trasporti a P. V. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

22. Servizio a G. V. a Genova P. Brignole. — Il servizio a G. V. a carro completo per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba, anzichè allo scalo G. V.

Digitized by Google

23. Servizio cumulativo con la Nord-Milano - Esclusione di Milano transito La Librera dai trasporti a G. V. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera dai trasporti* a G. V. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

24. Abilitazioni a G. V. a carro completo in tutte le stazioni. — In relazione al punto 479 del Bollettino commerciale n. 27-1921 le stazioni che dal Prontuario generale delle distanze risultano abilitate ai trasporti a P. V. A. si intendono abilitate ai trasporti a G. V. a *carro completo.*

Per i trasporti destinati all'estero continuano a valere le abilitazioni a P. V. A. risultanti dalle pubblicazioni in vigore.

25. Cartellini, etichette, listini e documenti di scorta dei carri. — Per facilitare il còmpito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso di cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) o, in mancanza dei medesimi, dei cartellini ordinari M-242 o M-242*b* sui quali dovrà essere incollato il listino M-272-*c* recante la scritta « Merci deperibili o deperibilissime ».

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Nell'interno di ogni carro coperto o scoperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati, in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali M-242*c* per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro dovranno inoltrarlo a destinazione scortato da richiesta in servizio mod. Ci-126 in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegrafica-

Digitized by Google

mente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella dstinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*) o quello unico M-272*c*.

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*) o quelli ordinari M-242 o M-242*b*.

Per i trasporti a carro completo di prodotti vendemmiali e di recipienti vuoti le stazioni dovranno compilare il foglio di scorta M-145.

Il foglio itinerario M-167 dovrà essere emesso soltanto a scorta dei carri completi di uva da tavola.

26. Classificazione dei trasporti. — I trasporti di uva e mosto in partenza dalle stazioni dei Compartimenti di Bari, Ancona e Bologna vengono classificati, in relazione alla loro destinazione, nei seguenti gruppi:

1° *gruppo* — carri oltre Foggia fino a Bologna;
— carri oltre Bologna verso Bagni della Porretta;
— carri oltre Bologna fino Ferrara (esclusa);
— carri oltre Bologna fino Verona (via Isola della Scala) ed oltre verso Ala e fino Brescia (esclusa).

2° *gruppo* — carri oltre Rimini fino Ferrara ed oltre verso Padova.

3° *gruppo* — carri oltre Bologna fino Parma;
— carri oltre Modena verso Mantova;
— carri oltre Parma verso Spezia.

Digitized by Google

4° *gruppo* — carri oltre Parma fino Brescia;
— carri oltre Brescia fino Bergamo (esclusa).

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia;
per Genova ed oltre verso Savona;
oltre Sampierdarena fino Piacenza (esclusa);
fino Rogoredo (esclusa), fino Mortara ed oltre verso Milano;
verso Novara-Luino e verso Novara-Borgomanero.

6° *gruppo* — carri oltre Parma fino Rogoredo (esclusa la diramazione di Piacenza verso Voghera);
— carri per Milano P. R. e Milano Farini;
— carri oltre Casalpusterlengo verso Pavia-Mortara.

7° *gruppo* — carri per Milano P. Genova e linea verso Mortara;
— carri per Milano P. V. e carri oltre Milano (esclusi quelli compresi nel gruppo 8°).

8° *gruppo* — carri per oltre Milano Farini verso Chiasso (escluse le diramazioni di Monza, Seregno e Albate Camerlata).

9° *gruppo* — carri oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio;
— carri oltre Treviglio fino Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale;
— carri oltre Treviglio fino Rovato (esclusa).

10° *gruppo* — carri diretti a stazioni della linea Treviglio (esclusa) - Bergamo - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; Monza (esclusa) - Lecco; Seregno (esclusa) - Bergamo; Albate C. (esclus) - Lecco.

11° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

(Salvo esplicita esclusione, le diramazioni intermedie di ciascuna linea s'intendono comprese nelle singole linee).

Digitized by Google

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente, essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Sezione Movimento e Traffico.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale farà uso del libretto tascabile distribuito lo scorso anno contenente l'elenco in ordine alfabetico delle stazioni comprese negli undici gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

27. Trasporti da e per le stazioni al sud di Foggia. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti, provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne dovranno dalla Sezione Movimento e Traffico di Bari essere stabiliti i treni con i quali i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

Per il concentramento a Foggia dei trasporti diretti al Nord, la Sezione di Bari richiederà alla Trazione l'effettuazione dei treni che a mano a mano si renderanno necessari tenuto conto dell'entità dei trasporti e delle ore di proseguimento dei trasporti stessi da Foggia. I treni da Brindisi dovranno avere una prestazione di 820 tonnellate.

28. Condotte. — Sulle linee nelle quali si addensano in maggiore quantità i trasporti vendemmiali, vengono previste speciali condotte i cui itinerari risultano dall'allegato al presente Ordine di servizio.

Sino a quando l'entità dei trasporti vendemmiali per le diverse direzioni è tale da potere essere smaltita con i treni ordinari, le Sezioni Movimento e Traffico regoleranno l'inoltro dei trasporti stessi secondo i criteri che verranno indicati per la for

Digitized by Google

mazione delle condotte, scegliendo i treni ordinari che, per la loro specializzazione, meglio si prestano allo scopo.

I treni ordinari prescelti verranno comunicati alle Sezioni Movimento interessate in transito ed in arrivo perchè assicurino l'ulteriore proseguimento dei trasporti.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti, anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Sezioni Movimento e Traffico.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

29. Condotte ascendenti da Foggia. — In partenza da Foggia vengono previste le condotte seguenti:

Condotte n. 10-12-14-16 *per Faenza.*

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri loro applicati.

Fino a quando l'entità di detti trasporti non giustifichi l'effettuazione di tali condotte, le Sezioni di Bari ed Ancona prenderanno accordi per stabilire con quale treno la stazione di Foggia dovrà inoltrare i carri del gruppo 2, e con quale treno i carri dei gruppi 1-3-4-5-6-6-7-9, 10 e 11.

I carri per trasporti vendemmiali dovranno però in ogni caso essere raggruppati in relazione ai numeri loro applicati e formare nel treno unico gruppo.

La Sezione Movimento e Traffico di Bari dovrà dare disposizioni perchè, *ogni eccezione rimossa*, i carri con trasporti vendemmiali non partano da Foggia alla spicciolata *ed ogni trasgressione dovrà essere prontamente e severamente punita.*

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sul-

Digitized by Google

mona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi di almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini, che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

30. Condotte ascendenti da Faenza. — Per i carri di trasporti vendemmiali in partenza ed in transito, vengono previste in partenza da Faenza le seguenti condotte:

Condotte N. 18-20-22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppi);

Condotta N. 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppi).

In partenza da Faenza viene pure istituita la condotta N. 26 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Faenza dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) sia tale da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Faenza dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio dovranno essere sempre inoltrati con le condotte N. 18-20-22 su Milano P. S.

L'inoltro dei carri dei gruppi 3-4-5-11 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna.

Le condotte N. 18-20-22 avranno una forza di trazione di 900 tonnellate, ma non dovranno avere però una composizione superiore ai 45 veicoli.

31. Condotte ascendenti da Reggio Emilia. — In partenza da Reggio d'Emilia vengono previste le seguenti condotte:

Digitized by Google

Condotte N. 28-30-32 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppo);

Condotta N. 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppo);

Condotta N. 36 per Alessandria (carri del gruppo 11).

Viene istituita in partenza da Reggio d'Emilia pure la condotta N. 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Reggio d'Emilia dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio) siano di tale entità da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Reggio d'Emilia dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio, dovranno, in ogni caso, essere inoltrati con le condotte N. 28-30-32 su Milano P. S.

Le condotte N. 28-30-32 avranno una forza di 900 tonnellate ma non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. Disposizioni speciale per la composizione delle condotte N. 24-26-34-38. — Allo scopo di assicurare che, durante la campagna vinicola, almeno una delle condotte N. 26 o 38 per Chiasso via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, venga effettuata il maggior quantitativo possibile di volte, la Sezione Movimento e Traffico di Bologna disporrà perchè la stazione di Faenza, ove non abbia materiale per formare la condotta n. 26, - comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del grupo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) da inoltrare, in modo che quest'ultima possa giudicare, tenuto conto dei propri trasporti, della opportunità di formare la condotta N. 38.

La Sezione di Bologna stabilirà con quale treno i trasporti anzidetti dovranno essere inoltrati a Reggio d'Emilia.

La stazione di Borgo S. Donnino dovrà rettificare gli eventuali errori di composizione delle condotte 24 e 34, provvedendo perchè i gruppi 9 e 10 siano sempre fra loro separati.

Digitized by Google

Le stazioni di Reggio d'Emilia e Borgo S. Donnino col materiale delle condotte 24 e 34 (carri del gruppo 9 e 10) dovranno formare, sempre che l'entità dei trasporti lo consenta, una di tali condotte esclusivamente con carri con uno solo dei due gruppi.

33. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna, appoggerà di massima a Reggio Emilia, per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. Condotte ascendenti da Mantova. — In partenza da Mantova vengono previste le seguenti condotte:

Condotte n. 40-42 *per Milano P. S.* (*carri dei pruppi* 6-7-8 *distinti per gruppi*).

Condotte n. 44-46 *per Bergamo* (*carri dei gruppi* 9 *e* 10 *distinti per gruppi*).

Le stazioni di Soliera, Carpi, Rolo-Novi, Gonzaga Reggiolo Suzzara, Romanore appoggeranno a Mantova, per la ricomposizione, i carri di trasporti vendemmiali diretti verso Verona, verso Nogara e verso Piadena, seguendo le particolari istruzioni che verranno impartite dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna, sia per quanto riguarda i treni di inoltro, sia per i raggruppamenti da eseguirsi a sollievo di Mantova.

La Sezione Movimento e Traffico di Bologna disporrà ove del caso, perchè le stazioni di Carpi, Rolo Novi, Suzzara formino treni appositi di trasporti vendemmiali che possano da Mantova proseguire coll'orario e colle funzioni delle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione.

I trasporti vendemmiali appartenenti al gruppo 4 verranno da Mantova inoltrati con i treni da stabilirsi d'accordo fra le Sezioni Movimento e Traffico di Bologna e di Milano.

I trasporti vendemmiali in partenza dalle stazioni sopra indicate appartenenti al gruppo 11, verranno appoggiati a Modena

Digitized by Google

la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta n. 60 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono previste due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale M. Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

38. Disposizioni in caso di interruzioni di linee. — In caso di interruzioni di linee dovranno essere osservate le particolari disposizioni che verranno impartite dalle Sezioni Movimento e Traffico.

39. Statistica dei trasporti vendemmiali. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare la *statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce Per questa statistica le stazioni faranno uso dell'apposito quadro inscritto a tergo del mod. M. 127 e le Sezioni Movimento e Traffico ne riepilogheranno subito i dati su apposito prospetto da spedirsi giornalmente al Servizio Movimento e Traffico.

I carri ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie, dovranno essere compresi nella statistica delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale. I carri in transito sulle linee F. S. non dovranno essere compresi nella statistica.

La statistica dovrà essere compilata per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Na-

Digitized by Google

poli, Reggio C., Palermo; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle dei Compartimenti di Bologna e Bari.

A campagna ultimata le Sezioni Movimento e Traffico invieranno al proprio Servizio una relazione particolareggiata sullo svolgimento dei trasporti vendemmiali.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9, 11, *e* 18.

Digitized by Google

(Vedi *Ordine di servizio N. 5v–1923*).

ITINERARI DELLE CONDOTTE

Digitized by Google

Condotte ascendenti da Foggia.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE			
	10	12	14	16
Foggia	7502 1,49′	Q Q 9,55′	7522 17,38′	7528 23,43′
Termoli	5,29′ 6,05′	14,19′ 15,20′	22,23′ 23,—′	3,39′ 4,17′
Castellammare Adriatico	10,11′ 11,34′	19,06′ 21,—′	2,55′ **7524** 6,50′	8,—′ 10,—′
Ancona	18,23′ **9354** 20,35′	3,39′ 5,10′	14,14′ **9350** 16,30′	16,25′ **9352** 17,20′
Falconara M.	20,55′ 20,57′	5,30, 5,37′	16,50, 17,—′	17,40′ 17,41′
Rimini	23,58′ **7004** 0,58′	9,17′ **7032** 9,55′	20,20′ **7070** 21,25′	21,—′ **7078** 23,53′
Faenza	3,06′	12,39′	23,29′	2,08′

Digitized by Google

Condotte ascendenti da Faenza.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE				
	18	20	22	24	26
Faenza	**7004** 3,28′	**7032** 12,56′	**7064** 22,12′	**7038** 14,25′	**7070** 0,04′
Bologna Smistamento	5,21′ **7524** 6,37′	14,58′ **7562** 16,43′	0,10′ **7506** 1,03′	16,23′ **7568** 18,25′	2,21′ **7514** 3,30′
Reggio d'Emilia	8,36′ 9,20′	19,21′ 20,02′	3,47′ 3,52′	20,24′ 20,30′	5,35′ 5,42′
Parma	10,14′ 10,53′	20,56′ **7568** 21,33′	4,46′ 5,42′	21,24′ **7570** 22,03′	6,36′ **7516** 8,24′
Borgo S. Donnino	11,35′ 11,40′	22,15′ 22,20′	6,24′ 7,04′	22,45′ **8174** 4,40′	9,06′ **8184** 10,27′
Piacenza	12,38′ **8448** 13,03′	23,18′ **8418** 0,08′	8,08′ **X X** 9,20′	↓	↓
Rogoredo	15,′11 15,17′	2,24 2,25′	11,24′ **9822** 11,38′	↓	↓
Milano P. R.	15,33′ 15,52′	2,53′ **9752** 3,12′	11,53′ 12,12′	↓	↓
Milano P. S.	16,10′	3,30′	12,30′	↓	↓
Cremona				6,′16 **6036***bis*/**8174** 5,40	12,25′ **8182** *Rit.* 12,13′
Treviglio				9,08′ **8139** *Rit°.* 8,58′	15,′21 **8143** 15,35′
Bergamo				10,00′	16,42′ **9612***rit*/**8114** 16,27
Seregno					18,45′ **6002** 18,52′
Chiasso					21,17′

Digitized by Google

Condotte ascendenti da Reggio d'Emilia.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE					
	28	30	32	34	36	38
Reggio d'Emilia	**7500** 3,—′	**7530** 11,35′	**7572** 21,26′	**7526** 10,22′	**7584** 23,20′	**7548** 14,15′
Parma	3,54′ 4,10′	12,29′ 12,37′	22,20′ 22,40′	11,16′ 11,22′	0,14′ 0,20′	15,09′ 15,36′
Borgo S. Donnino	4,52′ 5,03′	13,54′ 14,02′	23,22′ 23,38′	12,04′ **8190** 13,—′	1,02′ 1,20′	16.18′ **8196** 16,45′
Piacenza	6,01′ **VV** 6,55′	15,—′ **8452** 16,—′	0,36′ **8424** 1,16′	↓	2,18′ **9914** 3,18′	↓
Rogoredo	9,17′ **9812** 9,41′	18,19′ 18,22′	3,′24 **9860** 3,31′	↓	↓	↓
Milano P. R.	10,13′ 10,22′	18,53′ 19,02′	3 53′ **9758** 4,12′	↓	↓	↓
Milano P. S.	10,40′	19,20′	4,30′	↓	↓	↓
Alessandria				↓	6,50′	↓
Cremona				14,40′ **8188** 15,07′		18,50′ **8194** *rit*/**8198** 17,45′
Treviglio				17,30′ **8145** 18,35′		22.17′ **8153** 22,50′
Bergamo				19,43′		23,52′ **9598/8104** 6,05′
Seregno						9,10′ **9386** 9,35′
Chiasso						11,02′

Digitized by Google

Condotte ascendenti da Mantova.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE			
	40	42	44	46
Mantova	**8366** 3,49′	**8382** 15,44′	**8372** 7,32′	**8378** 13,57′
Cremona	6,08′ 7,01′	19,′04 **8380** 19,57′	10,57′ **8178** 11,05′	16,55′ **8192** 17,15′
Codogno	7,55′ **8442** 8,31′	20,57′ **QQ** 21,50′	↓	↓
Rogoredo	10,44′ **9820** 10,56,	23,49′ **9854** 0,05′	↓	↓
Milano P. S.	11,50′	1,10′	↓	↓
Treviglio			13,52′ **6011** *bis* 13,25′	20,05′ **8149** 21,03′
Bergamo			14,52′	22,04′

Digitized by Google

Condotta ascendente da Nizza Monferrato.

STAZIONI	Numero della condotta 60
Nizza Monferrato	TM 1032 4,35′
Asti	7,40′ 8410 11,27′
Casale M.	14,15′ 14,58′
Mortara	15.52′ 8948 17,54′
Milano P. Genova	20,38′

Condotte discendenti da Milano P. Sempione a Nizza Monferrato ed Alessandria

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE	
	15	17
Milano P. S.	8947 18,20′	8943 14,10′
Milano P. Genova	18.30′ 8949 20,10′	14.20′ 14,45′
Mortara	22:33′ 8429 23,30′	17.14′ 8823 19.22′
Alessandria	↓	21,43′
Asti	2.12′ 8361 3,23′	
Nizza Monferrato	4,20′	

Digitized by Google

Circolare N. 10[v]

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente il 29, 30 e 31 agosto:

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 1° al 15 settembre ve ne siano di quelli compresi nell'allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 1° al 5 settembre.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, da ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

Digitized by Google

IV. — I veicoli *carichi,* appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non possono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra o l'officina che trova un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico,* facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno, non oltre il 20 settembre, a questa Sede ed al Servizio Materiale e Trazione un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo, nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41. 42, 44 e 45.

Digitized by Google

Allegato alla Circolare 10v-1923.

MARCA dell' Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
		Carrozze		
F. S. A By	57 012	Esperimento intonaco dell'imperiale	Officina prossima	Servizio materiale trazione.
» C Iz	42 057	Esperimento coloritura	Id	Id.
» C Iz	42 265	Id.	Id	Id.
» C T	43 023	Per definizione vertenza giudiziaria	A disposizione Sezione Movimento traffico di Genova	Sez. Mov. e Traffico Genova.
» »	43 056	Id.	Id.	Id.
» »	43 405	Id.	Id.	Id.
» »	43 437	Id.	Id.	Id.
» »	43 461	Id.	Id.	Id.
» C	40 215	Per cancellatura scritta: « per trasporti straordinari »	Prossima Squadra Rialzo	Servizio Mat. Trazione.
» C	40 107	Id.	Id.	Id.
» B U	63 800	Mancante nel Deposito di Milano C.le	Deposito Milano C.le	Uff. Circ. Veicoli - Roma.
» C Iz	41 460	Esperimento coloritura	Prossima officina	Serv. Mat. e Trazione.
		Carri		
F. S. (B)	598/8	Verifica rodiggio	Qualunque officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
» »	263	Id.	Id.	Id.
» »	78 163	Id.	Id.	Id.
F. S.	120 576	Verifica imperiale	Id.	Id.
»	121 103	Verifica rodiggio	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramentro	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	123 284	Verifica coloritura	Qualunque officina o Squadra Rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	123 543	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	123 562	Id.	Id.	Id.
»	124 913	Smarcatura iscrizioni estere	Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
»	151 201	Verifica coloritura	Id.	Servizio Materiale e Trazione.
»	159 731	Verifica coloritura	Id.	Id.
»	160 582	Verifica cop. imperiale	Id.	Id.
»	161 245	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	161 611	Smarcatura iscrizioni estere	Id.	Ufficio Circolazione Veicoli.
»	161 751	Esperimento coloriture	Prossima officina	Servizio Mat. Trazione.
»	167 799	Id.	Id.	Id.
»	168 293	Verifica coloritura	Qualunque officina o Squadra Rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	172 891	A disposizione	Stazione in qui si trova	Ufficio Circolazione Vei-
»	177 894	Verifica cop. imperiale	Qualunque officina o Squadra	Servizio Mat. Trazione.
»	180 894	Smarcatura iscrizioni estere	Id.	Id.
»	250 985	Verifica coloritura	Id.	Id.
»	300 568	Verifica rodiggio	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	305 107	Verifica rodiggio	Qualunque officina o Squadra Rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	320 306	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	348 241	Nuove iscrizioni	Squadra Rialzo Milano P. R.	Id.
»	348 282	Id.	Id.	Id.
»	350 033	Esperimenti coloritura	Prossima officina	Id.
»	350 689	Verifica rodiggio	Qualunque officina o Squadra Rialzo	Id.
»	400 946	Specializzazione per trasporto sabbia	Squadra Rialzo Pisa	Id.
»	401 105	Id.	Id.	Id.
»	294	Id.	Id.	Id.
»	848	Id.	Id.	Id.
»	861	Id.	Id.	Id.
»	402 229	Id.	Id.	Id.
»	268	Id.	Id.	Id.
»	360	Id.	Id.	Id.
»	618	Id.	Id.	Id.
»	807	Id.	Id.	Id.
»	937	Id.	Id.	Id.
»	403 111	Id.	Id.	Id.
»	124	Id.	Id.	Id.
»	269	Id.	Id.	Id.
»	333	Id.	Id.	Id.
»	648	Id.	Id.	Id.
»	773	Id.	Id.	Id.
»	780	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	925	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Servizio Mat. Trazione.
»	404 128	Id.	Id.	Id.
»	306	Id.	Id.	Id.
»	504	Id.	Id.	Id.
»	508	Id.	Id.	Id.
»	513	Id.	Id.	Id.
»	528	Id.	Id.	Servizio Mat. Trazione.
»	572	Id.	Id.	Id.
»	588	Id.	Id.	Id.
»	705	Id.	Id.	Id.
»	715	Id.	Id.	Id.
»	736	Id.	Id.	Id.
»	764	Id.	Id.	Id.
»	766	Id.	Id.	Id.
»	769	Id.	Id.	Id.
»	771	Id.	Id.	Id.
»	404 806	Id.	Id.	Id.
»	937	Id.	Id.	Id.
»	956	Id.	Id.	Id.
»	405 105	Id.	Id.	Id.
»	116	Id.	Id.	Id.
»	342	Id.	Id.	Id.
»	376	Id.	Id.	Id.
»	756	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	780	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Servizio Mat. Trazione.
»	913	Id.	Id.	Id.
»	924	Id.	Id.	Id.
»	930	Id.	Id.	Id.
»	931	Id.	Id.	Id.
»	937	Id.	Id.	Id.
»	941	Id.	Id.	Id.
»	979	Id.	Id.	Id.
»	423 117	Verifica rodiggio	Qualunque Squadra Rialzo od officina	Servizio Mat. Trazione.
»	425 301	Smarcatura iscrizioni estere	Id.	Ufficio Cir. Veicoli
»	352	Verifica coloritura	Id.	Servizio Mat. Trazione.
»	426 173	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	183	Id.	Id.	Id.
»	184	Id.	Id.	Id.
»	191	Id.	Id.	Id.
»	195	Id.	Id.	Id.
»	427 020	Id.	Id.	Id.
»	763	Id.	Id.	Id.
»	430 963	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	450 389	Esperimenti coloritura	Prossima officina	Id.
»	452 078			
»	453 557			

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	463 567	Esperimenti coloritura	Prossima officina	Servizio Mat. Trazione.
»	466 597	Verifica coloritura	Qualunque Squadra Rialzo od officina	Id.
»	468 156	Id.	Id.	Id.
»	471 909	Smarcatura iscrizioni estere	Id.	Ufficio Circolazione Veicoli.
»	475 594	Verifica rodiggio	Id.	Servizio Mat. Trazione.
»	600 837	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Id.
»	838	Id.	Id.	Id.
»	079	Id	Id.	Id.
»	081	Id	Id.	Id.
»	097	Id	Id.	Id.
»	532	Id	Id.	Id.
»	937	Id	Id.	Id.
»	966	Id	Id.	Id.
»	602 731	Id	Id.	Id.
»	942	Id.	Id.	Id.
»	603 398	Id.	Id.	Id.
»	500	Id.	Id.	Id.
»	533	Id.	Id.	Id.
»	536	Id.	Id.	Id.
»	538	Id.	Id.	Id.
»	548	Id.	Id.	Id.
»	581	Id.	Id.	Id.
»	595	Id	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	700	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Servizio Mat. Trazione.
»	712	Id.	Id.	Id.
»	715	Id	Id.	Id.
»	724	Id.	Id.	Id.
»	794	Id.	Id.	Id.
»	912	Id.	Id.	Id.
»	915	Id.	Id.	Id.
»	997	Id.	Id.	Id.
»	999	Id.	Id.	Id.
»	604 131	Id.	Id.	Id.
»	133	Id.	Id.	Id.
»	146	Id	Id.	Id.
»	300	Id	Id.	Id.
»	303	Id.	Id.	Id.
»	321	Id.	Id.	Id.
»	338	Id.	Id.	Id.
»	353	Id.	Id.	Id.
»	361	Id.	Id.	Id.
»	390	Id.	Id.	Id.
»	391	Id	Id.	Id.
»	399	Id.	Id.	Id.
»	531	Id.	Id.	Id.
»	533	Id.	Id.	Id.
»	604 536	Id	Id.	Id.
»	553	Id.	Id.	Id.
»	561	Id.	Id.	Id.
»	567	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	700	Specializzato trasporto sabbia da Viareggio	Squadra Rialzo Pisa	Servizio Mat. Trazione.
»	706	Id.	Id.	Id.
»	712	Id.	Id.	Id.
»	714	Id.	Id.	Id.
»	734	Id.	Id.	Id.
»	750	Id.	Id.	Id.
»	758	Id.	Id.	Id.
»	769	Id.	Id.	Id.
»	783	Id.	Id.	Id.
»	798	Id.	Id.	Id.
»	799	Id.	Id.	Id.
»	605 300	Id.	Id.	Id.
»	303	Id.	Id.	Id.
»	612 012	Id.	Id.	Id.
»	621 230	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra	Id.
»	622 830	Id.	Id.	Id.
»	913 606	A disposizione	Stazione in cui si trova	Ufficio Cir. Veicoli.
»	625	Id	Id.	Id.
»	640	Id	Id.	Id.
»	924 054	Id.	Id.	Id.
»	092	Id	Id.	Id.
»	093	Id	Id.	Id.
»	942 800	Id.	Id.	Id.
»	801	Id	Id.	Id.
»	802	Id.	Id.	Id.
»	804	Id	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietario	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	960 632	A disposizione	Stazione in cui si trova	Ufficio Cir. Veicoli.
»	637	Id	Id.	Id.
»	645	Id.	Id.	Id.
»	650	Id	Id.	Id.
»	7 100 021 / 7 100 063	Verifica rodiggio	Qualunque squadra rialzo od officina	Servizio Mat. Trazione.
»	247	Id	Id.	Id.
»	499	Id.	Id.	Id.
»	590	Id.	Id.	Id.
»	595	Id.	Id.	Id.
»	671	Id.	Id.	Id.
»	840	Id	Id.	Id.
»	895	Id	Id.	Id.
»	7 101 018	Id.	Id.	Id.
»	108	Id.	Id.	Id.
»	285	Id	Id.	Id.
»	368	Id.	Id.	Id.
»	520	Id	Id.	Id.
»	707	Id	Id.	Id.
»	811	Id	Id.	Id.
»	7 102 251	Id.	Id.	Id.
»	286	Id.	Id.	Id.
»	292	Id.	Id.	Id.
»	356	Id.	Id.	Id.
»	394	Id.	Id.	Id.
»	405	Id.	Id.	Id.
»	510	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	620	Verifica rodiggio	Qualunque squadra rialzo od officina	Servizio Mat. Trazione.
»	771	Id.	Id.	Id.
»	7 103 071	Id.	Id.	Id.
»	224	Id.	Id.	Id.
»	263	Id.	Id.	Id.
»	271	Id.	Id.	Id.
»	283	Id.	Id.	Id.
»	7 103 354	Id.	Id.	Id.
»	396	Id.	Id.	Id.
»	400	Id.	Id.	Id.
»	435	Id.	Id.	Id.
»	445	Id.	Id.	Id.
»	545	Id.	Id.	Id.
»	616	Id.	Id.	Id.
»	643	Id.	Id.	Id.
»	683	Id.	Id.	Id.
»	779	Id.	Id.	Id.
»	809	Verifica tara	Id.	Id.
»	826	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	899	Id.	Id.	Id.
»	7 104 149	Id.	Id.	Id.
»	228	Id.	Id.	Id.
»	239	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	250	Verifica rodiggio	Qualunque offic. o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	285	Id.	Id.	Id.
»	324	Id.	Id.	Id.
»	326	Id.	Id.	Id.
»	329	Id.	Id.	Id.
»	373	Id.	Id.	Id.
»	456	Id.	Id.	Id.
»	479	Rettifica numero	Id.	Id.
»	492	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	499	Id.	Id.	Id.
»	513	Id.	Id.	Id.
»	757	Id.	Id.	Id.
»	804	Id.	Id.	Id.
»	7 104 878	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	888	Id.	Id.	Id.
»	899	Id.	Id.	Id.
»	939	Id.	Id.	Id.
»	969	Id.	Id.	Id.
»	7 105 031	Id.	Id.	Id.
»	398	Id.	Id.	Id.
»	419	Id.	Id.	Id.
»	420	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	428	Verifica rodiggio	Qualunque squadra rialzo ad officina	Servizio Mat. Trazione.
»	682	Id.	Id.	Id.
»	683	Id.	Id.	Id.
»	687	Id.	Id.	Id.
»	698	Id.	Id.	Id.
»	723	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	798	Id.	Id.	Id.
»	817	Id.	Id.	Id.
»	825	Id.	Id.	Id.
»	909	Id	Id.	Id.
«	924	Id.	Id.	Id.
«	958	Id.	Id.	Id.
»	974	Id.	Id.	Id.
»	7 106 005	Id.	Id.	Id.
»	010	Id	Id.	Id.
»	305	Id.	Id.	Id.
»	399	Id.	Id.	Id.
»	7 107 331	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	7 200 187	Id.	Id.	Id.
»	194	Id.	Id.	Id.
»	220	Id.	Id.	Id.
»	237	Id	Id.	Id.
»	7 200 278	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	373	Verifica rodiggio	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	374	Verifica rodiggio	Qualunque squadra rialzo ad officina	Servizio Mat. Trazione.
»	380	Id.	Id.	Id.
»	515	Id.	Id.	Id.
»	539	Id.	Id.	Id.
«	616	Id.	Id.	Id.
»	820	Id.	Id.	Id.
»	883	Id	Id.	Id.
»	944	Id.	Id.	Id.
»	964	Id.	Id.	Id.
»	7 201 107	Id.	Id.	Id.
»	117	Id.	Id.	Id.
»	154	Id.	Id.	Id.
»	308	Id.	Id.	Id.
»	315	Id.	Id.	Id.
»	905	Id.	Id.	Id.
»	7 202 201	Id.	Id.	Id.
»	304	Id.	Id.	Id.
»	825	Id.	Id.	Id.
»	902	Id.	Id.	Id.
»	918	Id.	Id.	Id.
»	7 203 109	Id	Id.	Id:
»	126	Id	Id.	Id.
»	172	Id.	Id.	Id.
»	528	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	537	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	7 300 008	Id.	Id.	Id.
»	203	Id.	Id.	Id.
»	313	Id.	Id.	Id.
»	402	Smarcatura e restituzione a ferrovie private	Id.	Ufficio Circ. Veicoli.
»	7 300 404	Id.	Id.	Id.
»	807	Verifica rodiggio	Id.	Servizio Mat. Trazione.
»	7 302 300	Id.	Id.	Id.
»	7 400 016	Id.	Id.	Id.
»	040	Id.	Id.	Id.
»	061	Id.	Id.	Id.
»	067	Id.	Id.	Id.
»	091	Id.	Id.	Id.
»	097	Id.	Id.	Id.
»	098	Id.	Id.	Id.
»	274	Id.	Id.	Id.
»	276	Id.	Id.	Id.
»	277	Id.	Id.	Id.
»	281	Id.	Id.	Id.
»	283	Id.	Id.	Id.
»	359	Id.	Id.	Id.
»	366	Id.	Id.	Id.
»	462	Id.	Id	Id.
»	470	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	473	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	477	Id.	Id.	Id.
»	526	Id.	Id.	Id.
»	563	Id.	Id.	Id.
»	605	Id.	Id.	Id.
»	643	Id.	Id.	Id.
»	667	Id.	Id.	Id.
»	787	Id.	Id.	Id.
»	803	Id.	Id.	Id.
»	854	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	882	Id.	Id.	Id.
»	885	Id.	Id.	Id.
»	898	Id.	Id.	Id.
»	982	Id.	Id.	Id.
»	7 401 025	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	041	Id.	Id.	Id.
»	083	Id.	Id.	Id.
»	090	Id.	Id.	Id.
»	098	Id.	Id.	Id.
»	106	Id.	Id.	Id.
»	164	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	192	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione
»	217	Id.	Id.	Id.
»	218	Id.	Id.	Id.
»	219	Id.	Id.	Id.
»	221	Id.	Id.	Id.
»	222	Id.	Id.	Id.
»	314	Id.	Id.	Id.
»	339	Id.	Id.	Id.
»	506	Id.	Id.	Id.
»	512	Id.	Id.	Id.
»	618	Id.	Id.	Id.
»	642	Id.	Id.	Id.
»	649	Id.	Id.	Id.
»	665	Id.	Id.	Id.
»	672	Id.	Id.	Id.
»	772	Id.	Id.	Id.
»	789	Id.	Id.	Id.
»	904	Id.	Id.	Id.
»	202	Id.	Id.	Id.
»	212	Id.	Id.	Id.
»	325	Id.	Id.	Id.
»	401	Id.	Id.	Id.
»	408	Id.	Id.	Id.
»	7 402 416	Id.	Id.	Id.
»	601	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	609	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	709	Id.	Id.	Id.
»	717	Id.	Id.	Id.
»	928	Verifica rodiggio	Id.	Id.
»	940	Id.	Id.	Id.
»	7 403 006	Id.	Id.	Id.
»	007	Id.	Id.	Id.
»	053	Id.	Id.	Id.
»	055	Id.	Id.	Id.
»	075	Id.	Id.	Id.
»	085	Id.	Id.	Id.
»	136	Id.	Id.	Id.
»	200	Id.	Id.	Id.
»	216	Id.	Id.	Id.
»	217	Id.	Id.	Id.
»	224	Id.	Id	Id.
»	228	Id.	Id.	Id.
»	245	Id.	Id.	Id.
»	303	Id.	Id.	Id.
»	340	Id.	Id.	Id.
»	358	Id.	Id.	Id.
»	368	Id.	Id.	Id.
»	370	Id.	Id	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	412	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Serv. Materiale Traz.
»	414	Id.	Id.	Id.
»	437	Id.	Id.	Id.
»	440	Id.	Id.	Id.
»	445	Id.	Id.	Id.
»	449	Id.	Id.	Id.
»	453	Id.	Id.	Id.
»	7 403 516	Id.	Id.	Id.
»	545	Id.	Id.	Id.
»	560	Id.	Id.	Id.
»	611	Id.	Id.	Id.
»	628	Id.	Id.	Id.
»	723	Id.	Id.	Id.
»	738	Id.	Id.	Id.
»	784	Id.	Id.	Id.
»	785	Id.	Id.	Id.
»	826	Id.	Id.	Id.
»	829	Id.	Id.	Id.
»	833	Id.	Id.	Id.
»	858	Id.	Id.	Id.
»	866	Id.	Id.	Id.
»	919	Id.	Id.	Id.
»	946	Id.	Id.	Id.
»	956	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell' Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	979	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.
»	152	Id.	Id.	Id.
»	173	Id.	Id.	Id.
»	312	Id.	Id.	Id.
»	361	Id.	Id.	Id.
»	535	Id.	Id.	Id.
»	747	Id.	Id.	Id.
»	913	Id.	Id.	Id.
»	967	Id.	Id.	Id.
»	7 404 979	Id.	Id.	Id.
»	991	Id.	Id.	Id.
»	992	Id.	Id.	Id.
»	7 405 128	Id.	Id.	Id.
»	134	Id.	Id.	Id.
»	137	Id.	Id.	Id.
»	148	Id.	Id.	Id.
»	163	Id.	Id.	Id.
»	7 500 101	Restituzione alla Società anonima olii minerali di Fiume	Stazione di Udine	Ufficio Cir. Veicoli.
»				
»				
»	102	Id.	Id.	Id.
»	7 501 000	Id.	Id.	Id.
»	022	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo	Servizio Mat. Trazione.

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
F. S.	7 502 202	Restituzione alla Società anonima olii minerali di Fiume	Stazione di Udine	Ufficio Circolaz. Veicoli.
»	613	Id.	Id	Id.
»	621	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra rialzo.	Servizio Mat. Trazione.
»	631 634	Restituzione alla Società anonima olii minerali di Fiume	Stazione di Udine	Ufficio Circolaz. Veicoli.
»	7 600 125	Verifica rodiggio	Qualunque officina o squadra	Serv. Materiale Traz.
»	313	Id.	Id.	Id.
»	501	Id.	Id.	Id.
»	555	Id.	Id.	Id.
»	7 650 301	Id.	Id.	Id.
»	7 651 300	Id.	Id.	Id.

Veicoli di altre amministrazioni

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Brussel	161 230	Restituzione alla ferrovia proprietaria	Stazione di Torino smist.	Servizio Mat. Trazione.
P. K. P.	174 927	Id.	Stazione Padova C. M.	Id.
S. F. S.	7	Id.	Stazione Benevento	Ufficio Circolaz. Veicoli.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca	Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Veicoli di proprietà privata				
F. S.	953 519	Rettifica scritta	Stazione in cui si trova	Serv. Materiale Traz.
»	953 528	Id.	Id.	Id.
»	953 530	Id.	Id.	Id.
»	953 537	Id.	Id.	Id.
»	963 616	Id.	Id.	Id.
»	963 611	Id.	Id.	Id.
»	963 613	Id.	Id.	Id.
»	958 800	Id.	Id.	Id.
»	958 801	Id.	Id.	Id.
»	960 637	Id.	Id.	Id.
»	960 650	Id.	Id.	Id.

Digitized by Google

Circolare N. 11[v]

Applicazione di bulloni alle portelle dei carri.

A datare dal 1 settembre p. v. ed in via di esperimento, ai carri completi o da considerarsi come tali, a *Piccola Velocità di merci ricche* in partenza od in destinazione da o per una o l'altra delle seguenti cinque stazioni *Milano Farini, Torino Porta Nuova, Genova Piazza Caricamento, Roma S. Lorenzo* e *Venezia Santa Lucia* sarà applicato a partenza a ciascuna portella, oltre i piombi, un bullone del tipo A o del tipo B a seconda della destinazione quì appresso indicata:

CARRI IN PARTENZA da	In destinazione di				
	Milano Farini	Torino P. Nuova	Genova P. Caricamento	Roma S. Lorenzo	Venezia S. Lucia
	Tipo di bullone da applicare				
Milano Farini	—	A	B	A	B
Torino Porta Nuova .	A	—	B	A	B
Genova P. Caricamento	A	B	—	A	B
Roma S. Lorenzo . . .	A	B	A	—	B
Venezia S. Lucia . . .	A	B	A	B	—

Descrizione dei bulloni A e B.

Il bullone cilindrico A verso la sua estremità è ritagliato in due piani paralleli fra loro e porta un foro attraversato da una molla formata da un filo di acciaio piegato a forcella.

Passato il bullone attraverso gli occhielli del carro, vi si applica un cannotto cilindrico di ferro che alle due estremità ha lo stesso diametro e nell'interno è tornito a cono in modo che il bullone in esso introdotto a sforzo, vi rimane bloccato per effetto della tensione del filo d'acciaio suddetto.

Digitized by Google

Per aprire a destinazione il carro, il bullone deve essere tagliato. Questa operazione si fa in meno di un minuto mediante apposita cesoia la quale nella parte superiore è a forma di gancio che si appende al bullone e nella parte inferiore ha una manovella a vite che fa agire una robusta lama la quale trancia il bullone stesso.

Il bullone B è costituito da un cilindro d'acciaio con testa rotonda, che alla sua estremità porta un foro nel quale, dopo aver fatto passare il bullone attraverso gli occhielli del carro, si introduce un pernio di ferro di 7 millimetri di diametro munito di una spirale che serve a tenerlo in tensione quando è introdotto a sforzo nel vano interno di una ghiera che, applicata al bullone in modo da formare l'altra testa, rimane di conseguenza automaticamente ad esso unita. *L'introduzione del bullone negli occhielli del carro deve farsi sempre nel senso da sinistra a destra.*

L'apertura del bullone B si fa con la stessa morsa per piombare opportunamente modificata in quanto, oltre ai punzoni per la piombatura, porta un dispositivo nel quale si introduce la ghiera o testa mobile del bullone, dimodochè stringendo i bracci della morsa, il pernio rimane tranciato, liberando il bullone e la ghiera che di consenguenza possono venire riutilizzati infinite volte.

Ricupero dei bulloni.

Il cannotto del bullone A e l'intero bullone B possono essere riutilizzati infinite volte; epperciò i sigg. Capi Gestione dei cinque Scali suindicati disporranno che l'agente cui sarà data in consegna personale la cesoia e la morsa speciali per detto esperimento ed i bulloni, conservi i suddetti pezzi tolti dai carri in arrivo per riutilizzarli per i carri in partenza ai quali si dovessero applicare i bulloni A o B a seconda delle suindicate destinazioni.

L'applicazione dei bulloni ai carri dovrà risultare da annotazione da farsi sul foglio di scorta M. 145 al quadro « piombi applicati ».

L'esperimento durerà un trimestre.

I sigg. Capi Gestione dei suindicati Scali sono pregati di occuparsene personalmente onde proceda regolarmente e di tener nota

Digitized by Google

di tutti i carri in partenza ed in arrivo muniti di bulloni, compilando mensilmente un prospetto, secondo il modello qui sotto tracciato:

Stazione di ....

CARRI IN PARTENZA					CARRI IN ARRIVO				
Data	N.° carro	Merce	Destinazione	Bulloni applicati (A o B)	Data	N.° carro	Merce	Provenienza	Bulloni levati (A o B)

prospetto che trasmetteranno alla propria Sezione di Movimento riferendo anche sulle qualità pratiche dei due tipi di bullone e dei sistemi di apertura e quale dei due tipi sia da preferirsi.

A loro volta le Sezioni Movimento trasmetteranno al Servizio Movimento e Traffico i prospetti suddetti e le osservazioni dei Capi Gestione nonchè dei propri Revisori che fossero incaricati di seguire l'esperimento che interessa circa 400 stazioni e Scali compresi nel circuito Roma-Venezia-Milano-Torino-Genova-Roma.

Una speciale gratificazione sarà data a quell'agente della nostra Amministrazione che riuscisse per primo ad aprire l'uno o l'altro dei due tipi di bullone applicati ad un carro impiegando all'uopo un tempo non superiore a quanto occorre con la cesoia pel tipo A o con la morsa pel tipo B e senza impiegare mezzi meccanici costosi o facilmente occultabili sotto le vesti o che comunque danneggino gli organi di chiusura dei carri.

In tal caso il Capo Stazione, Deposito, Ufficio al quale appartenesse l'agente, ne darà avviso al Servizio Movimento e Traffico (Ufficio IV) il quale disporrà che l'agente ripeta la prova davanti ad apposita Commissione che riferirà in merito.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 15, 19, 20,21 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

Sentenza

Infortunio dell'impiegato civile o militare - Danno risarcibile - Pensione privilegiata.

La pensione privilegiata di cui al D. L. 21 ottobre 1915, n. 1558, costituisce l'unico risarcimento di ogni danno risentito dagli impiegati civili e militari, nell'esercizio delle loro funzioni, quando anche l'infortunio sia derivato da una Amministrazione diversa da quella, dalla quale gli impiegati stessi dipendono.

CASSAZIONE DI ROMA - Sezioni Unite; Sentenza 3-25 maggio 1923. — *Pres.* Mortara — *Est.* Nillo. Ferrovie Stato, c. Marchini.

Omissis.

IN DIRITTO.

Attesochè la Corte di Lucca ha ritenuto che contro la domanda dell'attore non fosse opponibile l'eccezione fondata nel decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1558 che, interpretando autenticamente la portata delle disposizioni vigenti in materia di pensioni privilegiate, dispone che « con le disposizioni vigenti « in materia di pensioni contenute nel testo unico 21 febbraio « 1915, n. 70 delle leggi sulle pensioni e con le norme successi « vamente emanate in materia di pensioni privilegiate, si inten- « de completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato « civile militare, che, nell'esercizio o in occasione delle sue fun « zioni, avesse riportato ferite o contratto infermità, che lo ren- « dessero inabile al servizio, qualunque fosse stata la causa del- « l'infortunio ».

Secondo la Corte di appello codesto decreto presuppone per la sua applicazione « un rapporto d'impiego civile o militare, e

Digitized by Google

« questo rapporto mancherebbe nella specie perchè il Marchini « non era impiegato delle Ferrovie a cui chiedeva il risarcimento « dei danni per fatto colposo ».

L'Amministrazione militare e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, al dire della Corte di appello, « sarebbero due « persone giuridiche distinte e diverse, capaci di diritti e di ob- « blighi separati e distinti, i quali non potrebbero tra loro con- « fondersi, nonostante che l'una o l'altra persona giuridica fac- « ciano parte di uno stesso e medesimo stato ».

Attesochè sia facile lo scorgere l'errore in cui è caduta la Corte di appello di Lucca, quale è denunciato nel ricorso della Amministrazione delle Ferrovie. Indubbiamente l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autonoma, ma codesta autonomia avente origine da motivi di carattere finanziario, non toglie in alcuna guisa il fatto che l'esercizio delle Ferrovie fu assunto dallo Stato e costituisce pertanto una delle forme della sua attività. Dispone invero il primo articolo della legge 7 luglio 1907, n. 409, che lo Stato « esercita direttamente per mezzo di una « amministrazione autonoma le Ferrovie da esso costruite o ri- « scattate e quelle concedute all'industria privata che per effetto « di leggi precedenti esso deve esercitare ».

Vi ha dunque per le Ferrovie esercitate dallo Stato una rappresentanza separata dagli altri dicasteri, ma come rileva il ricorso, codesta Amministrazione ferroviaria non costituisce una persona diversa e distinta dal complesso unico ed organico dello Stato.

La Corte di appello non ha poi tenuto presente che scopo del decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915 fu di impedire che si proponessero azioni contro Amministrazioni dello Stato basate su pretese negligenze o trascuranze che si dovevano in generale attribuire allo stato di guerra. Per codesti fatti che avessero recato danno agli impiegati civili od ai militari nell'esercizio delle loro funzioni, si stabilì che il relativo risarcimento fosse disciplinato con unica norma, anche se questa imponeva non lieve sacrificio alle persone danneggiate, e si prescrive pertanto che la pensione privilegiata sostituisce l'indennizzo di ogni danno risentito per qualsiasi causa nelle circostanze suindicate.

In particolare, per quanto riflette i militari, fu successiva-

Digitized by Google

mente emanato il decreto 27 agosto 1918, n. 1726 recante norme per la concessione delle pensioni privilegiate di guerra, ove fu disposto (articolo primo), che spettavano codeste pensioni privilegiate « nel caso che la invalidità o la morte del militare fosse « stata determinata da ferite, lesioni o malattie, riportate od « aggravate anche fuori dei territori dichiarati in stato di guer- « ra, purchè in servizi attinenti alla guerra, e che, per contro, « nessuna pensione spettasse allo stesso militare, quando la inva- « lidità o la di lui morte avvenisse per fatti che non avessero al- « cuna relazione col servizio ».

Ora avendo lo stesso Marchini esposto nella citazione che al momento dell'infortunio si trovava « in servizio di perlustra- « zione lungo la linea ferroviaria (Pietrasanta-Viareggio) ed a « guardia della ferrovia stessa », non può sorgere dubbio che egli era nelle condizioni volute dalla legge perchè dovesse comprendersi nella pensione privilegiata ogni indennizzo per danni risentiti dallo stesso militare nell'esercizio delle funzioni di carabiniere aggiunto.

Attesochè, pertanto, in conformità a massime di diritto seguite costantemente da questo Supremo Collegio, l'azione per danni spiegata dal Marchini contro le Ferrovie dello Stato apparendo assolutamente improponibile, deve essere pienamente accolto il ricorso della anzidetta amministrazione.

Per questi motivi: la Corte a Sezioni Unite cassa senza rinvio la sentenza della Corte di appello di Lucca, 26 febbraio-29 marzo 1922 e dichiara compensate le spese di tutti i gradi del giudizio.

Digitized by Google

Massimario.

Personale - Sciopero - Provvedimenti art. 56 - Sentenza assolutoria penale - Indipendenza dal provvedimento amministrativo.

I provvedimenti previsti dall'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429 non rivestono mai il carattere di provvedimenti disciplinari, ancorquando alla radiazione dai ruoli venga, in via di indulgenza, sostituita una delle punizioni nell'articolo stesso prevedute.

La sentenza penale che ritiene insussistente il fatto imputato con limitata relazione a quanto è preveduto dall'articolo 181 cod. pen., non basta a contraddire alla sussistenza di tutti i fatti contemplati e di tutte le ipotesi previste dall'articolo 56, in quanto il giudicare se il ferroviere abbia contravvenuto in occasione dello sciopero ai suoi doveri e violato il rapporto di impiego rientra nel campo amministrativo, assai più ampio di quello punitivo.

CONSIGLIO DI STATO - IV Sez.; 14 luglio 1923. — *Pres. est.*: Avet. — Ricorso Benildi.

Digitized by Google

Anno XVI - N. 33

[16] Agosto 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(1695) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Errata - corrige.

DECRETO MINISTERIALE 28 *giugno* 1923, *pubblicato sul Bollettino Ufficiale n.* 29 *del* 19 *luglio* 1923.

Il testo dell'art. 9 è il seguente:

« Gli esperimenti ai quali dovranno essere sottoposti i candidati consisteranno in un esame scritto e orale, e, quando la Commissione lo creda conveniente, in un esame pratico mediante una corsa di prova su locomotiva a vapore ed elettrica, secondo il caso ».

Digitized by Google

Regio decreto 3 *maggio* 1923, *n.* 1612, *concernente il Regolamento per l'ordinamento interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, con cui si è provveduto in base alla legge 3 dicembre 1922, n. 1601, alla riforma dei servizi del Ministero dei lavori pubblici e ad un nuovo ordinamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, a termini degli articoli 14 e 15 del citato R. decreto 31 dicembre 1922;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'annesso regolamento per l'ordinamento interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Art. 2.

Il detto regolamento entrerà in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, rimanendo da tale giorno abrogato il regolamento per l'ordinamento interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, approvato con Nostro decreto 16 settembre 1906, n. 541.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 4 agosto 1923, n. 183.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 maggio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Regolamento per l'ordinamento interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

CAPO I.

Ordinamento ed attribuzioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 1.

Il Consiglio superiore dà parere in assemblea generale, in adunanze di sezione, di Comitato o di Comitati riuniti, secondo le rispettive competenze determinate dal R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809.

Art. 2.

Sono trattati in assemblea generale del Consiglio tutti gli affari di carattere generale, e segnatamente:

a) schemi di legge e di regolamento che riguardano i lavori pubblici, questioni di massima dal Ministro sottoposte al Consiglio, programmi generali per l'esecuzione di opere pubbliche e progetti di massima di particolare importanza;

b) proposte che il Consiglio creda di fare al Ministro in ordine ai servizi tecnici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, alla condotta dei lavori ed a modificazioni della legislazione vigente;

c) tutte le questioni sulle quali il Ministro richieda il parere in assemblea generale, o che la sezione competente abbia deliberato di rimettere alla medesima.

Il presidente del Consiglio superiore, ove del caso, dispone che gli affari suddetti siano sottoposti all'esame della sezione competente prima di essere trattati in assemblea generale.

Digitized by Google

Art. 3.

Sono trattati dalle sezioni del Consiglio, ciascuna per i rami di servizio e nei limiti di competenza stabiliti dal R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, i seguenti affari:

a) proposte e progetti di massima ed esecutivi riguardanti opere pubbliche in tutto od in parte a carico dello Stato;

b) progetti di massima ed esecutivi per opere che si eseguono da provincie, comuni, enti pubblici, società od imprese concessionarie, quando il parere è prescritto da leggi o regolamenti;

c) proposte di variazioni ai progetti già approvati;

d) questioni relative all'esecuzione dei lavori e contestazioni con le imprese ed enti concessionari;

e) atti di collaudo e liquidazione finale di opere a carico dello Stato o da questo sussidiate, nei casi previsti dai relativi regolamenti e disciplinari,

f) concessioni e lavori nell'interesse dei privati, aventi relazione coi servizi pubblici e relativi disciplinari e capitolato;

g) domande di dichiarazione di pubblica utilità; piani regolatori e di ampliamento, regolamenti edilizi delle città del Regno;

h) domande di sussidi statali per opere pubbliche nei casi previsti da leggi e regolamenti;

i) statuti e regolamenti delle provincie, dei comuni e dei consorzi riguardanti la esecuzione, il mantenimento e la pulizia delle opere pubbliche;

k) questioni e ricorsi relativi alla pulizia delle opere ed acque pubbliche;

l) affari sui quali il presidente del Consiglio superiore richieda l'esame preliminare della sezione.

Compete altresì:

Alla prima sezione: la trattazione degli affari per i quali è richiesto il parere del soppresso Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici in base alle disposizioni di legge emanate in conseguenza dei terremoti;

Alla seconda sezione: la trattazione degli affari già di competenza della soppressa Commissione centrale per le sistemazioni idraulico-forestali e per le bonifiche, e della soppressa Commissione centrale dei porti, spiagge e fari;

Alla terza sezione: la trattazione degli affari già attribuiti al soppresso Consiglio superiore delle acque dal R. decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161, e dal regolamento approvato con R. decreto 14 agosto 1920, n. 1285; nonchè quelli già demandati alla seconda sezione del Consiglio medesimo istituito col R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597, intendendosi di esclusiva competenza di essa sezione solo la materia concernente il disciplinamento della produzione della energia elettrica, il collegamento delle varie sorgenti e l'approva-

Digitized by Google

zione dei progetti per impianti centrali di utilizzazione dei combustibili nazionali, in conformità della legge 7 giugno 1894, n. 232 e del R. decreto 17 dicembre 1922, n. 1723.

Alla quarta sezione: la trattazione degli affari relativi alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie concesse o da concedere all'industria privata; alla concessione delle tramvie, delle funicolari, delle filovie, dei servizi pubblici automobilistici e di navigazione sui laghi; nonchè al relativo impianto ed esercizio.

Art. 4.

Il Comitato permanente, di cui al terzo comma dell'art. 14 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, è presieduto dal presidente del Consiglio superiore ed, in sua assenza, dal vice presidente, o dal presidente di sezione più anziano.

Funziona da segretario del Comitato il segretario capo del Consiglio superiore.

Il Comitato ha facoltà di valersi dell'opera di membri del Consiglio per l'esame e lo studio di determinate questioni.

Il Comitato designa al Ministro i funzionari da destinare all'ufficio di segreteria del Consiglio superiore per gli studi e le ricerche di cui all'anzidetto art. 14, nonchè quelli a cui credesse di affidare speciali incarichi in ordine agli studi medesimi.

Il Comitato, d'accordo con le direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici, dà le opportune norme, istruzioni e disposizioni agli uffici tecnici, dipendenti dal Ministero stesso, per le indagini, le esperienze e la raccolta di elementi e notizie riguardanti i servizi e i lavori pubblici, per il coordinamento degli studi e delle ricerche di carattere tecnico e statistico, per la compilazione dei progetti e per la condotta dei lavori. A richiesta del Comitato, il Ministero fornisce le notizie e i dati occorrenti per il programma delle opere e per la raccolta e la pubblicazione delle statistiche di cui alla lettera *f*) del citato art. 14.

Il Comitato permanente promuove altresì gli opportuni accordi con le amministrazioni statali, gli enti e gli istituti scientifici e sperimentali al fine di coordinare ed integrare gli studi e le ricerche di cui all'art. 14, avvalendosi anche dei gabinetti e laboratori di cui essi fossero provvisti.

Spettano al Comitato le funzioni della soppressa Commissione per le pubblicazioni nel *Giornale del genio civile*, *Rivista dei lavori pubblici* e per il conferimento dei premi ai funzionari del Genio civile per importanti pubblicazioni scientifiche.

Il Comitato esercita, altresì, funzioni di vigilanza sulla biblioteca del Ministero dei lavori pubblici, e propone al Ministro i provvedimenti che al riguardo ritenesse opportuni.

Digitized by Google

Art. 5.

Il Comitato permanente provvede alle ricerche ed agli studi di cui ai comma *c*) *d*) ed *e*) del citato art. 14, per mezzo del presidente della 3ª sezione, al quale è devoluta l'approvazione dei progetti relativi al servizio idrografico. All'uopo è costituito uno speciale reparto dell'ufficio di segreteria del Consiglio coi funzionari designati dal Comitato permanente. Tale reparto ha il compito di procedere, secondo le disposizioni del presidente della 3ª sezione, al coordinamento dell'opera dei vari uffici e sezioni del Genio civile incaricati del servizio idrografico, ed alle pubblicazioni relative al detto servizio, salvo quanto è di competenza del magistrato alle acque.

CAPO II.

Trattazione degli affari e norme per le adunanze del Consiglio.

Art. 6.

Le comunicazioni al Consiglio superiore sono fatte al presidente dal Ministro e da chi abbia facoltà di firmare per esso, sopra relazione dei capi servizio, indicante i fatti e le questioni specifiche sulle quali si chiede il parere del Consiglio.

La relazione ministeriale può essere sostituita da una nota di trasmissione, quando trattasi solo dell'esame tecnico di progetti e perizie.

Il presidente determina quali affari debbono trattarsi in assemblea generale, quali dalle diverse sezioni, e quali dai Comitati riuniti di due o più sezioni.

Art. 7.

Ciascun presidente di sezione, ricevuti gli affari che gli sono trasmessi dal presidente del Consiglio superiore, determina quali di essi debbano trattarsi dalla sezione e quali dal Comitato.

Art. 8.

Il presidente del Consiglio superiore ed i presidenti di sezione nominano rispettivamente per ciascun affare un relatore, ovvero una Commissione relatrice.

Art. 9.

Quando i relatori o le Commissioni relatrici rilevino la mancanza di documenti necessari, li possono richiedere direttamente alle competenti direzioni generali.

Se ritengono necessaria una visita sopraluogo, ne chiedono l'au-

Digitized by Google

torizzazione al presidente del Consiglio superiore, ovvero al presidente della sezione, secondo che debbano riferire in assemblea generale, nei Comitati riuniti, ovvero nella sezione.

Art. 10.

I relatori debbono a tempo, e prima delle adunanze, prevenire il presidente quando, per qualsiasi impedimento sia loro impossibile di intervenire o di riferire.

In tal caso il presidente richiede, se crede, gli atti, e nomina, anche verbalmente, se vi è urgenza, i nuovi relatori.

I relatori debbono far pervenire alla segreteria del Consiglio gli atti sui quali sono chiamati a riferire, con lo schema di parere, almeno tre giorni prima dell'adunanza, affinchè detti atti e pareri possano essere esaminati dai membri del Consiglio o della sezione.

L'ordine del giorno delle adunanze dell'assemblea generale delle sezioni o dei Comitati riuniti di sezione debbono essere trasmessi ai componenti, che rispettivamente ne fanno parte, non più tardi di 5 giorni prima dell'adunanza. L'ordine del giorno per le adunanze dei singoli Comitati di sezione dovrà essere comunicato ai rispettivi componenti in tempo utile, perchè essi possano intervenire.

Art. 11.

Il presidente del Consiglio superiore può disporre l'intervento di uno o più membri dell'assemblea generale o di altre sezioni alle adunanze delle sezioni o dei Comitati riuniti di sezione in cui debbano trattarsi affari speciali per i quali sia opportuno il loro intervento.

Art. 12.

Le adunanze dell'assemblea generale del Consiglio superiore sono tenute per sessioni ordinarie mensili, che si aprono al 14 di ogni mese e durano fino all'esaurimento della trattazione degli affari iscritti nell'ordine del giorno.

Quando la sessione mensile non ha luogo, il presidente ne dà avviso in tempo ai componenti di detta assemblea.

In caso di urgenza potranno essere tenute sessioni straordinarie per disposizione del Ministro o del presidente del Consiglio superiore.

Le adunanze di ciascuna sezione sono tenute normalmente due volte al mese nei giorni fissati dal presidente del Consiglio.

Le adunanze dei Comitati riuniti di due o più sezioni sono indette dal presidente del Consiglio e quelle dei singoli Comitati di sezione dai rispettivi presidenti, secondo le circostanze di necessità o di urgenza.

Digitized by Google

Art. 13.

Le adunanze dell'assemblea generale sono presiedute dal presidente del Consiglio superiore ed, in sua assenza, dal vice presidente; in assenza di questo dal presidente di sezione più anziano.

Le adunanze delle sezioni, o dei Comitati di sezione, sono presiedute dal rispettivo presidente, ed in assenza di questo, dall'Ispettore superiore del Genio civile che sia più anziano nel ruolo. La presidenza dei Comitati riuniti è assunta dal presidente di sezione più anziano.

Per la validità delle adunanze è necessaria la presenza di almeno la metà più uno dei membri che dovrebbero prendere parte alle adunanze medesime.

Nell'assemblea generale è necessario l'intervento di almeno un consigliere di Stato e di un avvocato erariale.

Nelle adunaze delle sezioni è necessario l'intervento di almeno un consigliere di Stato e di un avvocato erariale.

Art. 14.

I pareri dell'assemblea generale, delle sezioni, dei Comitati di sezione e di Comitati riuniti di sezione debbono contenere un breve cenno o riassunto delle circostanze di fatto, le questioni da esaminarsi, le motivazioni ed il dispositivo, che dovrà essere breve e preciso.

Per i progetti e le perizie di limitato importo e per altri affari di poca importanza, quando non sianvi osservazioni da fare, è consentito di esprimere il parere con la sola dichiarazione di approvazione.

Lo schema del parere è proposto dal relatore o dalla Commissione relatrice e forma oggetto della deliberazione del Consiglio.

Art. 15.

Il presidente del Consiglio o della sezione regola l'ordine da seguire nell'esame degli affari da trattarsi in ciascuna adunanza.

Nel caso che non siano adottate le proposte del relatore, questi è invitato a modificare il parere. Qualora egli credesse di non poterlo fare, sarà dal presidente nominato un altro relatore, scelto fra la maggioranza, il quale formulerà il parere, che verrà sottoposto all'approvazione dell'assemblea della sezione, del Comitato di sezione o dei Comitati riuniti nella seduta medesima, ovvero, se ciò non fosse possibile, nell'adunanza successiva.

Il parere s'intende approvato quando ottiene il voto della maggioranza assoluta dei votanti.

In caso di parità, il voto di chi presiede avrà la preponderanza.

I membri della minoranza possono richiedere che il loro avviso, oltre che essere inserito nel verbale, sia comunicato al Mi-

Digitized by Google

nistro insieme col parere adottato, e con una breve relazione illustrativa.

Art. 16.

Hanno soltanto voto consultivo:

a) i funzionari di altri Ministeri, che su richiesta del Ministro dei lavori pubblici, fossero, a termini dell'art. 10 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, aggregati a ciascuna sessione per l'esame di speciali questioni, alle quali i Ministeri stessi sono interessati;

b) i membri di una sezione che, per disposizione del presidente del Consiglio superiore, fossero, a termini dell'art. 11 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, aggregati al Comitato della sezione stessa per l'esame di speciali questioni;

c) i membri dell'assemblea generale, che per disposizione del presidente del Consiglio superiore intervenissero alle adunanze delle sezioni o dei Comitati riuniti di sezione, ai sensi del precedente art. 13; ed i membri di una sezione che, per disposizione del presidente stesso, intervenissero alle adunanze di altra sezione.

Art. 17.

Durante la discussione e la deliberazione dovranno assentarsi dall'adunanza i membri del Consiglio che siano direttamente interessati nell'affare da trattare.

I memoriali e documenti, che gli interessati credessero di sottoporre al Consiglio, devono essere rassegnati al Ministero, che ne curerà la trasmissione al presidente del Consiglio superiore, accompagnandoli con le eventuali osservazioni.

Il Consiglio superiore non deve, pertanto, tener conto dei documenti, che gli interessati gli facessero pervenire per altra via.

Art. 18.

I segretari tengono nota delle deliberazioni prese in ciascuna adunanza per inserirne i risultati nel verbale, il quale deve contenere i nomi dei presenti, l'enunciazione delle questioni proposte, un riassunto della discussione, nonchè il parere adottato.

Detto verbale, per quanto riguarda la discussione, è letto ed approvato nella seduta immediatamente successiva ed è sottoscritto dal presidente e dal segretario.

CAPO III.

Segreteria del Consiglio.

Art. 19.

Il personale della segreteria del Consiglio si compone: di un segretario capo, di grado non inferiore ad ingegnere capo, di quat-

tro segretari di sezione, dei funzionari destinati agli studi ed alle ricerche di cui all'art. 14 del R. decreto 31 dicembre 1922, n 1809, nonchè del personale delle varie categorie inferiori dell'amministrazione dei lavori pubblici, che è destinato dal Ministro, su proposta del presidente del Consiglio superiore, in relazione alle esigenze del servizio.

Il segretario capo, quando non sia anche membro del Consiglio, ed i segretari di sezione, possono riferire senza voto deliberativo, rispettivamente nell'assemblea generale e nelle sezioni cui sono addetti.

È in facoltà del presidente di fare assistere alle adunanze altri funzionari dell'ufficio di segreteria.

Art. 20.

Il segretario capo ha la direzione di tutto il servizio della segreteria; provvede, per mezzo del personale che vi è addetto, alla esecuzione di quanto è disposto dall'art. 14 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, in conformità delle norme, disposizioni ed istruzioni che riceve dal Comitato permanente di presidenza; esercita le attribuzioni conferite al suo grado dalle leggi e dai regolamenti in quanto ciò sia compatibile con la specialità del suo servizio; e compila le note informative del personale dipendente, sottoponendole al presidente del Consiglio.

Art. 21.

In caso di assenza o d'impedimento il segretario capo è sostituito dal funzionario tecnico addetto alla segreteria, più elevato in grado, ed a parità di grado dal più anziano.

In caso di assenza o d'impedimento di un segretario di sezione, lo sostituisce un altro funzionario della segreteria designato dal presidente.

Art. 22.

La segreteria del Consiglio:

1° Spedisce, secondo le disposizioni dei presidenti, gli ordini del giorno degli affari da trattarsi nelle adunanze;

2° Tiene la corrispondenza del presidente del Consiglio superiore e dei presidenti di sezione, per tutto ciò che riguarda il loro rispettivo servizio;

3° Esamina se i documenti relativi a ciascun affare trasmessi dal Ministero siano completi. I documenti mancanti e tutti gli altri, dei quali il relatore avesse bisogno, possono essere richiesti al Ministero dalla segreteria del Consiglio, se non lo fa, per maggiore speditezza, il relatore stesso a termini dell'art. 11;

Digitized by Google

4° Verifica se sull'argomento concernente ciascun affare esistano precedenti o pareri, e, in caso affermativo, trasmettere al relatore anche i relativi atti, estraendoli dall'archivio del Consiglio superiore o richiedendoli al Ministero;

5° Tiene un registro di protocollo generale, nel quale sono annotati tutti gli affari trasmessi dal Ministero al presidente del Consiglio superiore, segnandovi il numero d'ordine di ciascuno di essi, la data della nota di trasmissione, l'oggetto, l'assegnazione dell'affare, il nome del relatore o dei relatori, la data dell'invio del parere e degli atti al Ministero.

Analogo registro di protocollo sarà tenuto per gli affari assegnati a ciascuna sezione;

6° Tiene ugualmente un repertorio generale od indice alfabetico, distinto secondo le provincie, o le materie a cui si riferiscono i progetti e gli affari;

7° Trasmette al presidente ed al vice-presidente nel giorno precedente ad ogni adunanza, un elenco contenente la indicazione degli affari da discutere ed i nomi dei relatori;

8° Trasmette, alla fine di ciascuna adunanza, al Ministero un breve sunto delle deliberazioni prese, firmato dal segretario e col visto del presidente, e nel quale sono pure indicati i nomi dei consiglieri presenti all'adunanza;

9° Trasmette al Ministero le copie autentiche dei pareri emessi nelle singole adunanze restituendo, unitamente á ciascun parere, tutti gli atti ricevuti in comunicazione. Queste copie sono firmate dal segretario.

10° Tiene in ordine e riuniti con i verbali in distinti fascicoli gli originali dei pareri emessi del Consiglio;

11° Tiene speciali registri della corrispondenza e degli affari riguardanti il personale.

Art. 23

Non si puo dar copia, nè comunicazione dei pareri del Consiglio superiore senza l'autorizzazione scritta del Ministro dei lavori pubblici.

È vietato di far conoscere i nomi dei relatori o dei membri delle Commissioni incaricati dell'esame degli affari.

Art. 24.

I disegni e documenti più importanti sottoposti all'esame del Consiglio superiore sono, a cura dei segretari, muniti ciascuno di bollo in segno dell'esame che ne è stato fatto con la data della relativa adunanza ed il numero del parere

Qualora siano prescritte modificazioni in un progetto ed occorra

Digitized by Google

indicarlo sui disegni, sarà cura del segretario di segnarle sui relativi tipi con colore speciale.

CAPO IV.

Disposizioni generali e diverse.

Art. 25.

I componenti del Consiglio superiore, non appartenenti all'amministrazione dello Stato e residenti fuori di Roma, sono equiparati agl'ispettori superiori del Genio civile, agli effetti delle indennità di viaggio e di soggiorno, cui essi hanno diritto quando intervengono alle adunanze del Consiglio.

Art. 26.

Il presidente dispone per le gite di servizio del personale dipendente.

Art. 27.

L'orario d'ufficio della segreteria è stabilito dal presidente.

Art. 28.

Il presidente del Consiglio superiore accorda il congedo annuale e le eventuali brevi licenze ai membri tecnici del Consiglio appartenenti ai ruoli del Genio civile e di vigilanza, ed al personale della segreteria.

Per gli altri membri del Consiglio i congedi sono regolati in modo che non derivi la necessità di interrompere la trattazione degli affari. Essi perciò debbono, per il loro congedo, prendere preventivi accordi col presidente della sezione cui sono assegnati, o, qualora facciano parte solo dell'assemblea generale, col presidente del Consiglio superiore.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici
CARNAZZA.

Digitized by Google

Regio decreto 9 *luglio* 1923, *n.* 1662, *riguardante disposizioni complementari circa le attribuzioni del Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il R. decreto 1° febbraio 1923, n. 200;

Sulla proposta del Nostro Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi Ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e delle finanze;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 2 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681, modificato dall'art. 1 del R. decreto 1° febbraio 1923, n. 200, è aggiunto il comma seguente:

« Il Commissario straordinario potrà deliberare, di propria iniziativa, anche quei provvedimenti per i quali la legge 7 luglio 1907, n. 429, prescrive la preventiva proposta del Direttore generale; e così pure delibera in via definitiva i provvedimenti disciplinari di cui all'ultimo comma dell'articolo 56 della legge stessa ».

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 190 del 13 agosto 1923.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 *luglio* 1923, *n.* 1714, *riguardante un'aggiunta all'articolo* 12 *del testo unico delle disposizioni concernenti le case popolari ed economiche e l'industria edilizia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto-legge del 30 novembre 1919, n. 2318, concernente il testo unico delle disposizioni legislative per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto coi Ministri per l'interno e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

All'art. 12 del testo unico delle disposizioni concernenti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 190 del 13 agosto 1923.

Digitized by Google

le case popolari ed economiche e l'industria edilizia è aggiunto il seguente comma:

« Con le stesse modalità possono essere legalmente riconosciuti sia istituti autonomi per le case economiche, sia sezioni per case economiche presso istituti autonomi per le case popolari. Dove già esiste un istituto per case popolari, esso potrà prendere l'iniziativa o di istituire nel proprio seno una sezione autonoma o di creare un separato istituto per le case economiche. In questo secondo caso ha facoltà di concorrere, anche sotto forma di mutui e sovvenzioni e nei limiti delle proprie disponibilità, alla formazione dei mezzi necessari al funzionamento e di avere la propria rappresentanza in seno al Consiglio di amministrazione ».

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *luglio* 1923, *n.* 1633, *concernente disposizioni sul prezzo della energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Regi decreti-legge 31 ottobre 1919, n. 2264 e 13 marzo 1921, n. 288,

Visto il decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250, e i Regi decreti-legge 8 ottobre 1920, n. 1605, 9 dicembre 1920, n. 1847, 16 agosto 1922, n. 1257, 8 febbraio 1923, n. 359;

Visti i decreti-legge 28 dicembre 1919, n. 2547, 1° dicembre 1921, n. 1653 e 1° febbraio 1922, n. 61;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quello dell'industria;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I venditori di energia elettrica, comunque prodotta, sono autorizzati ad applicare, fino alla scadenza dei contratti, delle convenzioni e delle concessioni in corso, gli aumenti che, in esecuzione dei Regi decreti-legge 31 ottobre 1919, n. 2264 e 13 marzo 1921, n. 288, hanno già attuati od hanno diritto di attuare, nelle tariffe e nei prezzi delle forniture in essi contemplati, a meno che non abbiano diversamente convenuto mediante accordi diretti con i compratori. Anche le rinnovazioni tacite avranno luogo sulla base dei prezzi così aumentati.

Però, alla data del 1° gennaio 1925 e del 1° gennaio 1928 potrà farsi luogo alla revisione dei detti aumenti, allo scopo di adeguare le tariffe ed i prezzi agli eventuali mutamenti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 186 dell'8 agosto 1923.

Digitized by Google

nelle condizioni generali del costo di produzione e distribuzione dell'energia elettrica.

Art. 2

La domanda per la revisione autorizzata dal capoverso dell'articolo precedente, potrà essere proposta da una delle parti entro 30 giorni dalla data stabilita nel capoverso medesimo e dovrà essere comunicata dalla parte istante all'altra, mercè lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Entro 15 giorni da quello di ricevimento della richiesta, l'interessato dovrà dichiarare all'istante se intenda addivenire a trattative per la revisione. Qualora esso non risponda entro il termine ora indicato o risponda negativamente o qualora non si raggiunga l'accordo fra gli interessati entro un mese dalla data suddetta l'istante potrà, a seconda dei casi, promuovere il provvedimento del Prefetto o la costituzione del collegio arbitrale a norma degli articoli seguenti.

Art. 3.

Nei riguardi dei contratti, delle convenzioni e delle concessioni che abbiano riferimento a tariffe per una collettività di utenti, in rappresentanza di questi, la revisione autorizzata dal capoverso dell'articolo 1 sarà domandata dal Comune al concessionario e rispettivamente da questo al Comune, e sarà fatta stabilendo una variazione alle percentuali già applicate in dipendenza dei citati decreti-legge 31 ottobre 1919, n. 2264 e 13 marzo 1921, n. 288.

Provvederà sull'oggetto, con suo decreto, il Prefetto della provincia, sentita la Commissione tecnica consultiva, di cui all'art. 10.

Per le ditte esercenti in più provincie, la competenza a provvedere spetterà al Prefetto della provincia in cui la ditta stessa ha il suo più importante centro di distribuzione, previ accordi con gli altri Prefetti.

Art. 4.

Nei riguardi dei contratti, delle convenzioni e delle concessioni che non abbiano riferimento a tariffe per una collet-

Digitized by Google

tività di utenti, la revisione autorizzata dal capoverso dell'articolo 1, in difetto di accordo fra le parti, sarà fatta da un collegio arbitrale, il quale verrà costituito a norma del contratto, se questo contiene una clausola compromissoria o, altrimenti, da tre arbitri, di cui due saranno nominati rispettivamente dal venditore e dall'utente, ed il terzo, che assumerà le funzioni di presidente, verrà scelto dai due primi o, qualora essi non vi provvedano entro 30 giorni dalla nomina, dal presidente del Tribunale, sentiti gli arbitri stessi. I detti arbitri avranno i poteri di amichevoli compositori, ed osserveranno nell'esplicamento del loro mandato, le norme dettate per i giudizi arbitrali dal Codice di procedura civile.

Dovranno però pronunziare la loro decisione entro 60 giorni dalla costituzione del collegio.

Potranno anche ricorrere al giudizio degli arbitri, nominati con le norme su espresse, le parti che non credano di accettare le determinazioni adottate dal Prefetto, in applicazione dell'articolo precedente. Il ricorso non sospende, però, l'esecuzione del decreto prefettizio.

Art. 5.

Nei riguardi dei contratti, delle convenzioni e delle concessioni, che interessano le Ferrovie dello Stato od altre amministrazioni statali, la revisione autorizzata dal capoverso dell'articolo 1, sarà fatta dal Ministro dei lavori pubblici, su parere della terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la quale si pronunzierà, sentite le parti.

Art. 6.

La terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, le Commissioni tecniche consultive, costituite a norma dell'articolo 10, ed i collegi arbitrali, di cui all'art. 4, nel pronunziarsi sulla chiesta revisione di prezzi o tariffe contrattuali, terranno, fra l'altro, conto della natura dei singoli contratti e delle loro particolari pattuizioni.

Art. 7.

Nei casi in cui la richiesta di revisione dei prezzi dell'energia sia stata avanzata dal venditore, il compratore che non

Digitized by Google

creda di accettare le decisioni del collegio arbitrale, di cui all'art. 4, ha facoltà di risolvere il contratto col 1° del mese successivo, dandone avviso al venditore entro 10 giorni dalla ricevuta notificazione della sentenza.

Art. 8.

I contratti di fornitura di energia da aziende produttrici ad aziende elettriche municipalizzate, che siano per scadere prima del 31 dicembre 1926, sono, nell'interesse di queste ultime, prorogati di diritto fino alla detta data, nei limiti delle potenze generate presso le aziende produttrici medesime e che siano disponibili per contratti stipulati con altre aziende produttrici.

In difetto di accordo fra le parti, la determinazione dei prezzi nel periodo di proroga sarà fatta con decreto del Prefetto, sentita la commissione consultiva, a norma dell'articolo 3. Resta consentito a norma dell articolo 4, il ricorso al collegio arbitrale.

L'azienda municipalizzata, che non intendesse avvalersi della proroga, dovrà darne avviso all'altro contraente almeno un anno prima della scadenza del contratto.

Art. 9.

Sono dichiarate nulle, e prive di effetto, tutte le clausole contenute nei capitolati di concessione o nelle convenzioni fra Comuni ed aziende elettriche, che ostacolino, direttamente od indirettamente, la sostituzione di energia idroelettrica o prodotta con l'uso di combustibili nazionali ad energia prodotta termicamente con combustibile da importarsi dall'estero, ovvero l'adozione di provvedimenti tendenti al miglioramento tecnico ed economico dell'esercizio, purchè dalla sostituzione o dalla adozione dei suddetti provvedimenti non venga aggravio finanziario al Comune od agli utenti, nel qual caso chi richiede la sostituzione deve assumere a suo carico l'aggravio medesimo.

Ogni contestazione al riguardo sarà deferita al giudizio arbitrale di cui all'art. 4.

Digitized by Google

Art. 10.

In ogni provincia sarà istituita, con decreto del Prefetto, una commissione tecnica consultiva composta da tre membri dei quali uno sarà l'ingegnere capo del Genio civile (servizio generale) della provincia, o chi lo sostituisce, incaricato della presidenza e gli altri due saranno scelti fra i compratori ed i venditori di energia elettrica. Si fa anche luogo alla nomina di un segretario.

La commissione siede presso la Prefettura ed è nominata nel mese di giugno di ogni anno. La sua prima costituzione avrà luogo entro un mese dall'entrata in vigore del presente decreto.

Le commissioni sono chiamate a dar parere ai Prefetti per l'emanazione dei provvedimenti loro demandati dal presente decreto. Esse provvedono quindi ad accertare le spese sostenute per la produzione dell'energia idrica o termica, e se quelle denunciate per la produzione termica sieno corrispondenti ad un esercizio condotto normalmente e secondo le buone regole della tecnica, ed a determinare le percentuali di variazione dei prezzi, i sovraprezzi per l'energia termica ed i criteri di reparto.

A ciascuno dei membri della commissione tecnica consultiva spetta, per ogni seduta, l'onorario di L. 50, al segretario quello di L. 30.

Le note degli onorari, e delle eventuali spese, sono compilate dal presidente e liquidate dal Prefetto.

Le spese occorse per la commissione consultiva tecnica sono annualmente dal Prefetto ripartite tra i venditori di energia elettrica della provincia.

Disposizioni transitorie e finali.

Art. 11.

Con effetto dal 1° maggio 1923, e fino al 31 dicembre 1924, resta prorogato il termine entro il quale il distributore di energia elettrica può, a norma dell'articolo 12 del R. decreto legge 31 ottobre 1919, n. 2264 e del R. decreto legge 8 feb-

Digitized by Google

braio 1923, n. 359, continuare ad esigere dai propri clienti il compenso supplementare o sovraprezzo, che lo indennizzi del maggior costo del combustibile ai fini dell'applicazione della disposizione che precede.

La commissione menzionata nell'articolo 7 del decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250 è sostituita da quella costituitasi a norma dell'art. 10 del presente decreto ed il collegio arbitrale, previsto dallo stesso articolo 7, sarà costituito a norma dell'art. 4 del decreto medesimo.

Art. 12.

Tutte le disposizioni del presente decreto si applicano anche alle nuove provincie in quanto non contraddicano a pattuizioni già intercorse fra le parti prima dell'entrata in vigore del medesimo. Tali pattuizioni conserveranno la loro efficacia quando anche importino aumenti superiori o diversi da quelli consentiti in applicazione del presente decreto.

Di conseguenza, anche nelle nuove provincie si potrà fare luogo agli aumenti consentiti dai Regi decreti-legge 31 ottobre 1919, n. 2264, e 13 marzo 1921, n. 288.

Art. 13.

Resta abrogata ogni disposizione contraria o diversa e quelle contenute nei decreti legge 28 dicembre 1919, n. 2547, 1° dicembre 1921, n. 1653, 1° febbraio 1922, n. 61.

Le commissioni arbitrali istituite a norma delle disposizioni preesistenti resteranno soppresse solo dopo l'espletamento dei ricorsi ora pendenti davanti alle medesime.

Tutte le controversie che erano sinora deferite alle commissioni arbitrali predette, in quanto dal presente decreto diversamente non sia disposto, saranno sottoposte al giudizio arbitrale a norma dell'articolo 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CARNAZZA — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 101.

Norme per il carico delle cose.

(Vedi ordine di servizio n. 48-1914).

Prossimamente verranno distribuite le Norme (edizione agosto 1923) che disciplinano il modo di carico delle cose, comprese quelle pericolose e nocive contemplate nell'apposito Regolamento — allegato n .7 alle Condizioni e Tariffe e nella Istruzione per l'applicazione del Regolamento stesso.

Appena in possesso delle Norme predette, le stazioni dovranno attenervisi, tenendo presente che le prescrizioni stesse riguardano tanto i trasporti di merci a grande velocità quanto quelli a piccola velocità, sia che le operazioni di carico vengano eseguite dall'Aministrazione, sia dai terzi.

Le nuove Norme sostituiscono quelle pubblicate il 1° febbraio 1914 e conseguentemente l'Ordine di servizio 48-1914 resta abrogato.

Distribuito agli agenti della classe 5.

Ordine di servizio N. 102.

Apertura all'esercizio della fermata ANZIO-COLONIA.

Col giorno 23 luglio 1921 è stata aperta all'esercizio, sulla Roma-Albano-Nettuno, al Km. 32-250, la fermata temporanea di « Anzio-Colonia » a sinistra della linea stessa fra le stazioni di Padiglione ed Anzio dalle quali dista rispettivamente chilometri 5,811,51 e metri 2644.

La detta fermata è ammessa al solo servizio viaggiatori e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base all'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori,

Digitized by Google

bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Non essendo la fermata di « Anzio-Colonia » provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, rimane incaricata la stazione di Anzio.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale dell'Orario generale di servizio (edizione marzo 1921) », nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo, si devono praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 102-1923.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di ANZIO-COLONIA.

DA	A o viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni o dei versamenti
	Cecchina	11.40	7.90	4.90	
Anzio-Colonia	Albano Laziale	13.80	9.40	5.70	**Anzio**
	Roma Termini (via Carano)	22.15	14.95	8.80	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

*Allegato **B** all'ordine di servizio N. 102-1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) a pag. 8 fra i nomi di Anzio e Anzola devesi inserire:

Anzio-Colonia ● L.V./R/115)

Nella parte 1ª del « Prontuario generale dele distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 11. fra i nomi di Anzio e Anzola, devesi inserire:

ANZIO-COLONIA (Casa cantoniera)	Roma Albano Nettuno	Roma 4º Roma	Roma	V (6)

Nella parte seconda — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1ª marzo 1922) a pag. 33, nelle tabelle n. 125 e n. 126 devesi trascrivere, tra i nomi di Padiglione ed Anzio, il nome di Anzio Colonia seguito dal dischetto nero, con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate delle linee:

Roma-Albano-Nettuno

Padiglione	Km.	6
Carroceto	»	15
Campo di Carne	»	11
Cecchina	»	27
Albano Laziale	»	33
Castel Gandolfo	»	35
Villini	»	37
Marino Laziale	»	39
Capannelle	»	51
Roma Termini	»	62
	»	56 (a)
	»	55 (b)
Anzio	»	3
Nettuno	»	6

Roma-Carano-Nettuno e Roma-Carano-Formia

Anzio	Km.	3
Nettuno	»	6
Padiglione	»	6
Campo di Carne	»	11
Carroceto	»	15
Carano	»	*21*
Santa Palomba	»	*31*
Torricola	»	*43*
Roma Termini	»	55 (*)
	»	56 (**)
	»	62 (***)
Cisterna di Roma	»	*38*
Sezze Romano	»	*58*
Piperno	»	*72*
Sonnino	»	*78*
Monte S. Biagio	»	*96*
Fondi Sperlonga	»	*102*
Itri	»	*115*
Formia	»	*121*

— a pagina 52, fra i nomi di Anzio ed Anzola devesi inserire:

Anzio-Colonia ● (125 126)

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— all'indice, alla propria sede, aggiungere « Anzio-Colonia « Casa cantoniera) con il numero della pagina e il numero progressivo.

Digitized by Google

— all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Padiglione ed Anzio, inserire:

« Anzio-Colonia » (casa cantoniera) e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee: **Roma-Albano-Nettuno** e **Roma-Carano-Nettuno, la** distanza deve essere rilevata dalle **tabelle** n. 125 e n. 126 a pag. 33 della parte seconda del prontuario generale, già modificate come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere uguale a quella di Anzio deminuita di km. 3 e l'istradamento sarà quello stesso esposto per quest'ultima stazione.

Digitized by Google

Circolare N. 42.

Utilizzazione carri serbatoio privati F S 930605 a 930613.

Sono stati immatricolati nel parco veicoli F. S. 9 carri serbatoio di proprietà della Raffineria olii minerali S. A. di Fiume, aventi i numeri di servizio dal 930605 al 930613 e la località di deposito di Fiume.

Detti serbatoi portano la scritta: « Escluso dal servizio interno italiano » e quindi possono essere utilizzati soltanto per trasporti da Fiume per l'estero e viceversa, da Fiume per l'Italia e viceversa, esclusa però ogni utilizzazione fra *stazioni del Regno.*

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

SENTENZA

Trasporto internazionale - Articolo 8 (4) della Convenzione di Berna - Riconsegna del carro in regolari condizioni di chiusura - Mancanza di merce - Irresponsabilità.

1. *L'accertamento di una mancanza all'atto della riconsegna del trasporto internazionale che viaggiò scortato da bolla di cauzione e che fu caricato a cura del mittente senza controllo del peso e della quantità da parte del vettore, non vale ad impegnare la responsabilità ferroviaria quando il vagone sia giunto nelle identiche condizioni in cui si trovava al momento della conclusione del contratto, ammenochè l'interessato non provi che la manomissione sia avvenuta alla stazione di partenza nel tempo intercorso tra la consegna al vettore e l'applicazione da parte di questi dei piombi, tenuto presente che durante le operazioni ed effettuazione del carico la merce deve considerarsi nella completa ed esclusiva disponibilità del mittente.*

Nessuna influenza agli effetti di combattere l'esonero di responsabilità può avere la produzione della polizza di carico e del certificato del verificatore e ricevitore di dogana del Porto accertante il buon ordine e completezza della spedizione proveniente dal mare e ricaricata sul vagone per la consegna alla Ferrovia.

2. *La indicazione sulla lettera di vettura del numero e marca del vagone, implica riconoscimento che il carico è stato effettuato dal mittente, senza che occorra la controfirma dello speditore, od esaminare se per convenzione tale carico spettasse alle Ferrovie e senza che a queste incomba l'obbligo di provare che la indicazione medesima è stata realmente apposta dal mittente.*

CORTE DI APPELLO DI TORINO. — Sentenza 1-14 maggio 1923. (*Pres.* Prato, *Est.* Garino).

Gondrand appellante, contro Ferrovie Stato.

Digitized by Google

Il Tribunale ha assolto le Ferrovie sulla considerazione che risultandosi dalla lettera di vettura che fu richiesta ed applicata la Tariffa più ridotta e che il carico fu fatto dallo speditore (il che implicitamente sarebbe stato anche ammesso dalla ditta attrice), il contratto in questione è regolato dall'art. 8, n. 4 della Convenzione di Berna cui fa seguito l'art. 31, n. 3 della stessa Convenzione secondo i quali le indicazioni della lettera di vettura in ordine al peso e al numero dei colli non fanno prova contro le Ferrovie, quando queste, come nella fatti-specie risulta dalla lettera di vettura, non procedono alla verifica del peso e del numero dei colli, e le Ferrovie non rispondono dell'avaria sopravvenuta alle merci che in virtù di disposizioni di tariffa furono caricate o scaricate rispettivamente dallo speditore o dal destinatario.

Aggiungevano poi i primi giudici, quantunque dichiarassero che tale circostanza non era rilevante agli effetti della decisione, che la cassa nella quale erano le pelli era arrivata in buono stato e non presentava assolutamente traccie di manomissione.

Ritiene la Ditta Gondrand errate le considerazioni che il Tribunale ha posto a base della sua pronuncia perchè, a suo dire, l'art. 8, n. 4 della Convenzione di Berna non è applicabile oltre il tempo della consegna reale; perchè il Tribunale ha dato come ammesso da essa Ditta, mentre non lo era, il fatto materiale del carico ad opera del mittente e perchè lo stesso ha sorvolato sulla legittimità ed obbligatorietà di tale carico ad opera del mittente mentre avrebbe dovuto darne almeno una qualunque ragione.

Secondo la ditta Gondrand, l'inapplicabilità dell'art. 8, n. 4, deriverebbe dalle seguenti considerazioni. Siccome il contratto di trasporto (art. 8, n. 1, 2 e 3), è conchiuso coll'accettazione della merce, il che avviene coll'apposizione del timbro sulla lettera di vettura, apposizione che si fa dopo la completa consegna della merce e cioè dopo la messa di questa a disposizione delle Ferrovie, una volta compiute siffatte formalità, ossia consegna della merce e bollatura della lettera di vettura, le Ferrovie rispondono della merce. Ora, poichè per la legge internazionale ad esse non è fatto obbligo di verificare il peso e qualità della stessa, (una siffatta verifica è solo per esse facoltativa), si deve dedurre che per l'assunzione della responsabilità da parte delle

Digitized by Google

Ferrovie è essenziale non la effettiva verifica della merce, ma la sua messa in condizione di verifica possibile e che alla conclusione del contratto di trasporto è estraneo il carico che rimane così funzione della spedizione ed è succesivo alla consegna.

In conseguenza se il carico è fatto dalle Ferrovie, siccome esse sono messe in grado al momento della consegna di verificarlo e il carico è fatto da esse per conto loro successivamente alla consegna, ne deriva che dopo la bollatura della lettera di vettura che fa fede della consegna, esse rispondono della merce.

Se il carico invece è fatto dal mittente siccome dopo la consegna o messa a disposizione delle Ferrovie la merce rimane ancora durante il carico alla manipolazione del mittente, la eventuale verifica che all'atto della consegna o messa a loro disposizione della merce le Ferrovie intendessero fare, non la garantirebbe da eventuali sottrazioni che nell'intervallo tra la consegna e la fine del carico il mittente o altri operano. Ecco quindi la ragione dell'art. 8, n. 4, che siccome è dettata dalla necessità di difendere le Ferrovie in tale intervallo, deve intendersi nel senso che la lettera di vettura non faccia prova contro le Ferrovie solo in quel periodo di tempo: per cui a carico ultimato, quando cioè le ferrovie mettono i piombi, deve riprendere la norma generale che era stata invertita.

La sottile interpretazione che all'articolo 8, n. 4 ha creduto con forma alquanto insoluta dare l'appellante non può essere accolta siccome quella che da premesse esatte giunge a conseguenze illogiche.

E anzitutto la lettera stessa della invocata disposizione non consente, nella ipotesi di carico effettuato dal mittente, di considerare separatamente, come vorrebbe l'appellante, l'operazione del carico, dal carico ultimato per inferirne l'applicabilità della stessa solo durante la operazione di carico perchè essa dicendo che la lettera di vettura non fa prova quando le merci vengono caricate dal mittente se la Ferrovia non procede a verifica, non limita in alcun modo nel tempo tale presunzione di irresponsabilità, sibbene la estende a tutta la durata del contratto, perchè diversamente avrebbe dovuto dire che la lettera di vettura non prova durante le operazioni del carico dal mittente effettuato.

Digitized by Google

Ma che la presunzione di irresponsabilità da parte delle Ferrovie debba nell'ipotesi dell'art. 8 n. 4 seguire tutto il trasporto, lo si desume anzitutto dal fatto che gravi inconvenienti e difficoltà di ordine pratico specialmente in ordine alla prova, sorgerebbero qualora lo stesso contratto di trasporto dovesse essere governato di fronte alle Ferrovie in un primo tempo dalla norma della presunta irresponsabilità e in un tempo successivo da quella di una responsabilità presunta e ciò a parte che la limitazione di irresponsabilità si ridurrebbe a un irrisorio beneficio a favore delle Ferrovie. Lo si desume poi specialmente dalla considerazione che se è vero che il contratto di trasporto è concluso colla accettazione della merce, che l'accettazione si constata col timbro apposto sulla lettera di vettura e che il timbro si appone quando la merce è consegnata, è manifesto che quando il carico è fatto dal mittente, egli consegna la merce, la mette cioè a disposizione delle Ferrovie non quando col carico entra nel recinto ferroviario, ma quando, dopo che il carico già effettuato, ha messo le Ferrovie in condizione di ricevere la merce a loro disposizione per il viaggio.

Le Ferrovie in conseguenza, quando il carico è opera del mittente, non timbrano la lettera di vettura quando la merce è in ferrovia, ma quando il mittente sulla stessa non ha più ingerenza e perciò sino a che questa è a disposizione del mittente che può manipolarla come crede, è assurdo di parlare di possibile responsabilità da parte delle Ferrovie. La distinzione pertanto che l'appellante pone a base del suo assunto tra operazioni di carico e carico effettuato, per ritenere applicabile solo alla prima l'articolo 8, n. 4, non ha giuridico fondamento perchè durante le operazioni di carico la merce è ancora nella completa ed esclusiva disponibilità del mittente.

Respinta così siffatta eccezione, si presenta all'esame del Collegio, il secondo ordine di eccezione fatto dalla stessa valere e cioè, che, mentre il fatto o l'obbligo del carico deve risultare dalle convenzioni tra le parti o dalla tariffa richiesta specificatamente, e mentre l'una o l'altra cosa debbono a sensi dell'art. 8, n. 4 e 31 n. 3 della Convenzione in modo esplicito essere menzionate nella lettera di vettura che è l'unico documento che prova

Digitized by Google

il contratto, nulla di ciò risulta in detta lettera; manca quindi la prova che il carico dovesse esser dallo speditore effettuato.

Si osserva che ai cennati articoli 8, n. 4, e 31, n. 31 della Convenzione internazionale 14 ottobre 1890 che, più esplicitamente il secondo che il primo, richiedono che quando il carico è fatto dal mittente, siano indicate nella lettera di vettura le prescrizioni della tariffa o convenzioni speciali passate col mittente, e ciò perchè di regola il carico è opera delle Ferrovie, l'addizionale in data 15 dicembre 1899 alla Convenzione di Berna, approvata con la legge 28 dicembre 1900, ha portato modificazione, stabilendo all'art. 2 che quando il carico spetta allo speditore, questi deve nell'apposita casella della lettera di vettura scrivere il numero e il marchio di proprietà del vagone. Pertanto siffatta indicazione quando risulta dalla lettera di vettura, fa ritenere senza altro in virtù delle convenzioni internazionali che hanno forza di legge, non solo che il carico sia stato fatto dallo speditore, senza che più occorra indicare sulla lettera di vettura le prescrizioni della tariffa o delle convenzioni speciali in base alle quali il mittente ha operato il carico, ma che esso carico incombeva allo speditore perchè il riconoscimento di tale suo obbligo è dato dalla annotazione del numero e marchio da lui fatto sulla lettera di vettura.

Non regge quindi la affermazione della appellante che l'annotazione nell'apposita casella, sia soltanto una annotazione di ordine e che essa stia soltanto se sta la leggittimità del carico di fronte alla legge del contratto perchè l'addizionale coll'art. 2 ha inteso stabilire il modo della prova che il carico è fatto dal mittente. Si è anche detto dalla appellante che a garanzia dello speditore quanto meno la scritturazione del numero nell'apposita casella dovrebbe essere da lui firmata e d'altra parte dovrebbero le Ferrovie provare « come lo speditore abbia scritto il numero perchè doveva egli caricare la merce ».

E' un aggiungere però alla legge il pretendere che lo speditore apponga la sua firma nella casella in cui ha indicato il numero del vagone e poichè non solo per legge, ma anche per annotazione stampata sulla lettera di vettura il numero, quando il carico è fatto dal mittente, deve da questo essere apposto, devesi presumere sino a prova contraria che il numero del vagone indi-

Digitized by Google

cato nell'apposito quadretto indichi non solo che lo speditore abbia fatto il carico, e ciò perchè a lui incombeva, ma che, operato questo, abbia egli stesso scritto o fatto scrivere il numero, rilevandolo dal vagone. Ne deriva che qualora il mittente affermi che la inserzione del numero non è opera sua, spetta a lui combattere la presunzione al suo assunto contraria e non alle Ferrovie.

Ora poichè nella fattispecie il numero del vagone nella lettera di vettura risulta scritto nella apposita casella, si deve ritenere che la ditta speditrice francese abbia tale numero scritto per avere fatto il carico, nessuna prova la appellante offrendo che la scritturazione non sia opera della speditrice. D'altra parte l'appellante non ha nemmeno recisamente contestato che il numero sia stato scritto dalla speditrice tanto è vero che nella sua comparsa si è limitata a chiedersi se il numero sia stato scritto dal mittente che sottoscrive la lettera col suo nome o dalla ferrovia che sottoscrive col timbro, aggiungendo « sia come si vuole la scritturazione è insufficiente per derivarne il carico materiale ad opera del mittente ».

E allora dato che il carico si deve ritenere effettuato ad opera del mittente e dato che è pacifico come esso non sia stato in partenza verificato nè in ordine al peso nè al numero dei colli dalle Ferrovie, si deve vedere se la ditta attrice ha dimostrato che la merce di cui essa lamenta la mancata riconsegna, fu caricata sul vagone perchè se tale prova non è data, si deve presumere che le Ferrovie abbiano resa tutta la merce ricevuta.

La ditta Gondrand afferma che le risultanze di causa, portano ad ammettere che le Ferrovie hanno avuto in consegna tutti i 59 Kg. della cassa nella quale fu constatato l'ammanco e che ad ogni modo ciò può essa dimostrare colle prove pei testi offerta. Secondo l'attrice i documenti da essa prodotti e cioè la polizza di carico dalla quale risulterebbe che la merce proveniente da Londra e imbarcata in quel porto, fu trovata in buon ordine e condizione, la dichiarazione della impresa trasporti di Treport in data 8 agosto 1921 secondo la quale la cassa compresa nella spedizione di cui sopra era stata consegnata alle Ferrovie di Treport come era stata ricevuta dalla Compagnia di Navigazione e il certificato del verificatore e ricevitore della dogana di Treport

Digitized by Google

in data 19 giugno 1922 accertante che tra i colli facenti parte della spedizione eravi la cassa di pelli renard del peso dichiarato di 59 Kg. e i pesi e il contenuto dei colli furono ammessi come conformi, proverebbero che detta cassa come è partita da Londra e cioè con un contenuto di 59 Kg. di merce fu caricata alla stazione di Treport e di là è partita, e perciò l'ammanco non può essersi verificato che a Domodossola ove il vagone giunto il 1° agosto ha sostato dieci giorni prima di essere verificato e ove in quell'epoca furono commessi vari furti a danno delle Ferrovie anche per opera di impiegati delle stesse, come ne fa fede la copia di sentenza penale di quel Tribunale in data 12 novembre 1920 che porta condanna per furto continuato di un certo Modini, guardiano ferroviario. Nè in contrario avviso porterebbero le risultanze del verbale di avaria perchè la perizia è inconcludente in quanto il perito accerta che l'ammanco fu constatato alla verifica doganale nella prima parte del verbale che non fu fatto in contradditorio, perchè le certificazioni dei verbalizzanti (parte prima del verbale) non sono persuasive non descrivendo la cassa e il modo suo di chiusura e perchè il verbale non dice punto in quale momento dello scarico fu fatto il rilievo.

Osserva il Collegio che i documenti prodotti dalla appellante non hanno il valore che questa vuole attribuir loro perchè essi non escludono che la cassa al momento del carico a Treport potesse essere manomessa, pur non presentando esteriormente traccie, in quanto la polizza di carico farebbe prova soltanto che al momento dell'imbarco la merce fu trovata in buon ordine, la dichiarazione della impresa di trasporti è una affermazione non provata e il ricevitore della Dogana di Treport, colla sua dichiarazione di aver visto caricare sul vagone il collo del peso dichiarato di Kg. 59 aggiungendo che il contenuto e il peso sono stati *ammessi come conformi*, attesta che l'impiegato si è limitato ad accettare senza altro come esatte le dichiarazioni dello speditore e ciò perchè trattandosi di merce in transito per la Francia egli non aveva preciso compito di controllare il peso ma solo di accertare se gli oggetti caricati corrispondevano a quelli indicati nei documenti e, una volta caricato il vagone, di assicurarlo con piombi a garanzia della dogana.

Osserva poi il Collegio che il verbale di avaria attesta che

Digitized by Google

il carro caricato a Treport è giunto alla stazione di Domodossola come era stato accettato dalla stazione mittente, attesta cioè che all'atto della verifica della merce il vagone aveva due piombi di origine e due doganali, piombi intatti perchè diversamente della manomissione eventuale sarebbe stato dato atto. Ora poichè da un carro chiuso e piombato non è possibile estrarre la merce senza lasciare sui piombi traccie di monomissioni, è evidente che se all'arrivo un ammanco nella merce si riscontra e il vagone nel quale era la merce caricata, è nelle condizioni in cui si trovava quando il carico fu effettuato e i piombi furono apposti, la sottrazione non può essere avvenuta alla stazione di arrivo nè durante il viaggio, perchè il vagone viaggiava con bolletta di cauzione e quindi alle frontiere non veniva aperto, ma deve essere preesistente alla consegna del carico alle Ferrovie a meno risultasse provato che i piombi alla stazione di partenza furono levati o sostituiti con altri o che la manomissione sia avvenuta dopo la consegna della merce sul carro e prima della piombatura di questa.

L'appellante che ha compreso come il verbale di avaria costituisca elemento grave di prova per le Ferrovie, ha cercato dimostrare come nessun valore probatorio possa allo stesso darsi. Non reggono le sue impugnative perchè l'art. 135 delle tariffe non prescrive la presenza dell'interessato alla verificazione, ma dispone che questa sia eseguita per *quanto è possibile* in presenza di chi ha diritto di disporre della spedizione, perchè d'altra parte tale presenza è evidente che ci deve essere stata non solo perchè il verbale di verifica e quello di perizia furono fatti nello stesso giorno 11 agosto e alla perizia ha assistito la parte interessata, ma anche perchè la specifica indicazione degli oggetti mancanti nella prima parte del verbale è prova che la parte interessata fu presente ed ha potuto, sulla base della fattura, indicare ai verbalizzanti la quantità e qualità delle pelli mancanti.

Non vi era del resto bisogno di una minuta descrizione della cassa dato che non si trattava di una spedizione isolata, bensì di una spedizione compresa in un carico contenuto in un vagone i cui piombi erano regolari, perciò l'indicazione che la cassa era di abete robusta e non presentava assolutamente traccia di manomissione era più che sufficiente.

Digitized by Google

Si osserva poi che il verbale, parte prima, « descrizione del fatto » non richiede la firma della parte interessata, ma che questa è richiesta nella chiusura del verbale parte II[a] e cioè nel verbale di verifica; e tale firma non manca. Nè ha ragione di essere la contraddizione che si pretende esistere tra la dichiarazione contenuta nella parte seconda del verbale al n. 9 che l'ammanco fu constatato alla verifica doganale, come quanto è scritto nella prima parte « che durante lo scarico » l'ammanco sarebbe stato constatato. Come si è detto, parte prima e seconda furono compilate lo stesso giorno e se è vero che nella parte seconda si dice che l'ammanco fu constatato nella verifica doganale, è vero anche, come leggesi, nella prima parte, che lo scarico fu eseguito per sdoganamento, fu senza altro proceduto alla compilazione del verbale; ma ciò non è irregolare, e costituisce maggior garanzia per l'interessato, essendosi operata la verifica subito dopo che furono tolti i piombi e appena la merce fu sottoposta all'esame, esame che fu ritardato bensì dieci giorni dall'arrivo in stazione del vagone, ma ciò senza pregiudizio alcuno perchè i piombi di origine furono accertati regolari. Se nonchè l'appellante allo scopo di provare « che la merce fu realmente spedita non solo da Londra, ma anche da Le Treport », a confermare quindi che la sottrazione è avvenuta esclusivamente a Domodossola, ha chiesto di provare che la cassa facente parte del carico conteneva tutta da merce elencata, che la stessa fu ritirata senza alcuna irregolarità a Le Treport e come tale consegnata a quella stazione. A parte che la deduzione che la cassa fu riconosciuta regolare è troppo generica ed equivoca perchè la regolarità potrebbe intendersi solo dal lato esteriore specialmente se si tiene conto della dichiarazione del verificatore della dogana e perciò la deduzione sarebbe insufficiente in quanto si sarebbe dovuto dedurre che la cassa fu realmente accertata regolare anche in ordine al peso, si osserva che la affermazione che la cassa sia partita completa da Treport e che perciò la sottrazione sia avvenuta durante il viaggio o nella sosta del vagone a Domodossola, trova smentita assoluta nel fatto che i piombi originari esistevano a Domodossola e nessuna manomissione sugli stessi fu accertata, nonchè nel fatto che la cassa esteriormente

Digitized by Google

riconosciuta a Domodossola regolare, faceva parte di una spedizione a vagone completo.

Se durante il viaggio il vagone avesse subito manipolazioni, la prova che le indicazioni della lettera di vettura corrispondono alla realtà sarebbe senza dubbio ammessibile; ma poichè il carro è giunto a Domodossola senza subire visita da parte della dogana perchè accompagnato da bolletta di cauzione, come rilevasi dalla stessa lettera di vettura, e poichè i piombi dalle Ferrovie vengono apposti, come è prescritto, a carico ultimato fatto dalle Ferrovie, la prova dedotta non è influente in quanto le Ferrovie hanno provato di avere riconsegnato il vagone nelle identiche condizioni in cui fu ricevuto in consegna a Le Treport al momento della conclusione del contratto.

Non si esclude possa coesistere una manomissione colla regolarità dei piombi, ciò però a condizioni sia dall'interessato dimostrato che la manomissione è avvenuta alla stazione di partenza e che tra la consegna della merce al vettore e la applicazione da parte di questi dei piombi al vagone è corso un intervallo di tempo sufficiente per la manomissione.

Ciò però non prova in alcun modo la appellante la quale anzi esclude che la manomissione sia avvenuta prima che la merce fosse partita da Treport.

E' evidente dunque che la sottrazione è avvenuta prima del carico a Le Treport e che la pretesa affermazione dell'appellante che a Le Treport la cassa fu riconosciuta regolare non è corrispondente alla verità dei fatti.

La sentenza appellata merita dunque conferma e le spese di questo giudizio debbono essere poste a carico dell'appellante.

Digitized by Google

Massimario.

Infortunio - Occasione di lavoro - Grave imprudenza della vittima - Infrazione a proibizione legislativa - Mancanza del nesso di occasionalità.

Rompe ogni nesso di causalità e di occasionalità fra l'infortunio ed il lavoro, il fatto di un agente ferroviario, il quale, contravvenendo al divieto dell'art. 302 della Legge sui Lavori Pubblici, percorre in bicicletta ed in luogo particolarmente difficoltoso la via ferrata e, perdendo l'equilibrio, rimane investito ed ucciso da un treno in manovra.

CORTE DI APPELLO DI ANCONA. — Sentenza 11-25 luglio 1923, (*Est.* Rebuttati), Piccoli Maria vedova Zingaretti contro Ferrovie Stato).

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 34

23 AGOSTO 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

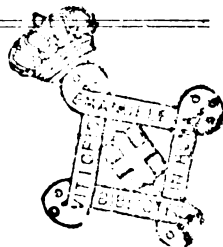
Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata*:**

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata*:**

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(1826) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *luglio* 1923, *n.* 1720, *concernente la esecuzione all'accordo conchiuso fra l'Italia e la Svizzera il* 1° *maggio* 1923 *per alcune deroghe temporanee delle disposizioni degli articoli* 10 *e* 12 *della convenzione principale del Gottardo del* 13 *ottobre* 1909 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 19 marzo 1914, n. 197, che approva gli atti internazionali firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del Gottardo da parte della Svizzera;

Visto il decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1811, il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1602, ed il R. decreto 17 aprile 1922, n. 651;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli degli affari esteri, delle finanze, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' data piena ed intera esecuzione all'accordo, allegato al presente decreto, conchiuso a Berna fra l'Italia e la Svizzera il 1° maggio 1923, relativo alla proroga al 1° maggio 1924 della deroga all'articolo 10 della convenzione principale del Gottardo 13 ottobre 1909 e al rinvio pure al 1° maggio 1924 della riduzione delle sopratasse di montagna di cui all'art. 12 della convenzione stessa.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 agosto 1923, n. 192.

Digitized by Google

Il presente decreto sarà poi presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — DE CAPITANI D'ARZAGO — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

ACCORDO *fra l'Italia e la Svizzera relativo alla ferrovia del Gottardo.*

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA

E

IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Desiderando di prorogare la durata dell'accordo concluso a Berna il 24 settembre 1921 relativo alla convenzione principale del Gottardo del 13 ottobre 1909, hanno convenuto quanto segue:

1° A deroga parziale e temporanea delle disposizioni dell'articolo 10 della predetta convenzione principale concernente le tariffe per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, il R. Governo italiano consente che l'applicazione alle tariffe stesse delle tasse e sovratasse del servizio interno svizzero, già prorogata al 1° maggio 1923, sia ulteriormente prorogata al 1° maggio 1924;

2° A deroga parziale e temporanea delle disposizioni dell'articolo 12 della convenzione principale, il R. Governo italiano consente che l'applicazione della riduzione del 50 % delle sopratasse di montagna, già prorogata al 1° maggio 1923, sia ulteriormente prorogata al 1° maggio 1924.

Le disposizioni di cui sopra hanno carattere eccezionale.

Berna, 1° maggio 1923.

A nome di Sua Maestà il Re d'Italia:
GARBASSO.

A nome del Consiglio Federale Svizzero:
HAAB.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici
CARNAZZA.

Digitized by Google

Comunicati

Il *Comitato esecutivo per le onoranze ai ferrovieri dello Stato caduti in guerra* avverte i sottoscrittori dell'*Albo d'onore* che la distribuzione di questo, iniziata nel mese scorso, è stata affidata ai signori Capi Servizio e Capi Compartimento rispettivamente pel personale in sede dei Servizi centrali e per quello degli Uffici compartimentali e distaccati.

Coloro che, avendo ultimato il pagamento delle relative quote non abbiano ancora ricevuta la pubblicazione, devono rivolgersi agli uffici sopra indicati.

Il Comitato stesso, anche per dar modo a coloro che non poterono assistervi di conservare un ricordo della solenne celebrazione avvenuta a Roma il 24 giugno u. s., con l'inaugurazione del monumento ai caduti, ha raccolta, col consenso di S. E. Torre, in un ricco *numero unico* illustrato, intitolato la *Sagra del Ferroviere,* la cronaca della cerimonia, i discorsi pronunciati e la descrizione dell'opera d'arte.

Questa pubblicazione di 32 pagine, con 32 interessanti illustrazioni, con artistica copertina e con fregi a colore, viene messa in vendita al prezzo di lire tre, a beneficio degli orfani di guerra ed in particolare di quelli della *Fondazione Elena di Savoia*.

L'incarico della diffusione di tale pubblicazione è stato da S. E. Torre affidato ai delegati compartimentali dell'Associazione nazionale ferrovieri fascisti, coadiuvati dalle Casse compartimentali e dai pagatori.

I capi degli uffici, delle stazioni, dei depositi, delle officine, dei magazzini, ecc. ne riceveranno pertanto dai delegati compartimentali un certo numero di copie per la vendita.

I relativi importi saranno versati ai capi stazione locali in base ad una distinta a due tagliandi, ciascuno dei quali indichi le copie ricevute, quelle vendute, la somma ricavata, il residuo di copie invendute. Dei due tagliandi il primo servirà al capo stazione

Digitized by Google

per eseguire il versamento delle somme riscosse alla Cassa compartimentale di competenza; il secondo verrà dallo stesso capo stazione rilasciato in segno di ricevuta ai singoli capi che hanno eseguito il versamento.

Il versamento delle somme riscosse dai capi stazione per vendita diretta, sarà accompagnato da distinta analoga ad unico tagliando.

Le stazioni comprenderanno tutti questi introiti nella prima distinta utile di versamento dei prodotti (mod. R. 97) e ne otterranno il discarico col ritorno degli appositi tagliandi, rilasciati a verifica compiuta dalle Casse compartimentali.

Per gli esemplari venduti in sede compartimentale di cassa gli introiti saranno dai Delegati compartimentali, come dai capi dei vari impianti, consegnati direttamente alla Cassa.

Digitized by Google

PROGRAMMA

per gli esami di abilitazione alle funzioni di Assistente sale.

(Edizione Agosto 1923).

§ 1°. — Disposizioni generali.

1. Orari di servizio - Avvisi - Danni ai locali, mobilio, ecc. (Tariffe edizione 1916, art. 7 e 11).

2. Persone ammesse od escluse nei convogli. (Art. 13, 14 e 40 delle Tariffe edizione 1916 e Condizioni generali di ammissione dei viaggiatori nei treni. Prefazione generale all' orario di servizio).

3. Divieto di fumare (Art. 39 delle Tariffe edizione 1916).

4. Signore e ragazzi soli (art. 17 e 37 delle Tariffe edizione 1916).

5. Bagagli, oggetti, animali, ecc., trasportati nelle carrozze. Ammissioni ed esclusioni (art. 13 Condizioni e tariffe 1922, articolo 18 istruzione per l'applicazione delle tariffe medesime).

6. Sale di aspetto (Tariffe edizione 1916, art. 35).

7. Persone aventi libero ingresso nelle stazioni (Ordine di Servizio 119 - 1919, 120 - 1919 e 54 - 1922).

8. Viaggiatori senza biglietto e con biglietto irregolare (articolo 10, 33 e 34 delle Tariffe edizione 1916).

§ 2. — Viaggiatori.

1. Specie diverse e caratteristiche dei biglietti a pagamento e di servizio (art. 1, 2, 3, 4, 5 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni Viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi. Art. 1, 3, 4, 5, 144, 145, 147 e 184 dell'Istruzione pel servizio viaggiatori bagagli e cani per uso del personale dei treni. Punti 22 e 78 Bollettino commerciale 1923).

Digitized by Google

2. Norme generali per la controlleria dei biglietti:

di corsa semplice a tariffa intera ridotta;

di corsa semplice a tariffa differenziale A;

di andata e ritorno; (la distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa);

a serie; (la distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa);

a tagliandi;

per viaggi circolari; (la distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa);

per viaggi combinabili italiani; (la distribuzione di questi bigiletti è attualmente sospesa);

per viaggi combinabili internazionali;

di abbonamento ordinario;

di abbonamento speciale;

di servizio.

(Articolo dal 58 al 63, dal 208 al 212 e 214 dell'Istruzione pel servizio viaggiatori bagagli e cani per uso del personale dei treni).

3. Viaggi dei Senatori e Deputati; (art. 64 della detta Istruzione).

4. Viaggi degli agenti postali; (art. 65 della detta Istruzione).

5. Nozioni generali sui trasporti in base alle concessioni speciali; (dall'art. 70 all'84 della detta Istruzione).

6. Nozioni generali sui trasporti militari; (art. 105, 107, dal 109 al 119, 143 della detta Istruzione).

7. Permessi d'entrata; (dall'art. 6 al 10 della detta Istruzione e Ordine di servizio 119 - 1919).

8. Fermate dei viaggiatori; (art. 30 delle Tariffe ediz. 1916; Tariffa differenziale A e art. 20, 78, 109 e 149 della Istruzione suddetta).

9. Limitazione circa ammissione dei viaggiatori nei treni (orario ufficiale).

10. Invio al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze dei biliétti e documenti ritirati in arrivo; (art. 24 Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi).

Digitized by Google

§ 3. — BAGAGLI E CANI.

1. Definizione del bagaglio; (art. 6 Condizioni e Tariffe edizione 1922).

2. Cose non ammesse come bagaglio; (art. 6 Condizioni e Tariffe edizione 1922).

3. Bagaglio degli agenti postali; (art. 177 della detta Istruzione).

4. Trasporto delle provviste viveri; (art. 180 detta Istruzione).

5. Norme generali per l'accettazione, ricognizione e riconsegna dei bagagli. Diritto di deposito. (Art. 6, 7, 8, 11, 12 e 14 e allegato n. 1 delle Tariffe edizione 1922).

6. Trasmissione al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze dei fogli di via e degli scontrini ritirati; (art. 40 Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi).

§ 4. — MERCI E BESTIAME.

1. Documenti di trasporto; (art. 15 Condizioni e Tariffe edizioni 1922).

2. Riconsegna delle cose oggetto del trasporto (Condizioni e Tariffe, art. 45).

3. Termine per l'asportazione delle cose oggetto del trasporto e giacenza delle cose (Condizioni e Tariffe, art. 46 e 47).

Digitized by Google

PROGRAMMA

per gli esami di abilitazione alle funzioni di Assistente alle merci ed al materiale.

(Edizione Agosto 1923).

CAPO I.

TRASPORTI A GRANDE VELOCITÀ.

1. Carico e scarico delle merci; (T. art. 31).

2. Carico e scarico dei veicoli; (tariffa ordinaria n. 5 grande velocità).

3. Carico e scarico e modo di trasporto dei feretri; (tariffa ordinaria, n. 3, grande velocità).

4. Piccoli animali e cani; (T. art. 13).

5. Trasporto dei cavalli in vagone scuderia; trasporto del bestiame minuto ed animali piccoli in ceste o gabbie; (Istruzioni per l'applicazione del Regolamento di polizia veterinaria pubblicate con Ordine di servizio n. 277 - 1914; tariffa ordinaria, numero 4, grande velocità).

6. Applicazione di speciali etichettte sui documenti di trasporto (Circolare 5 - 1911).

7. Norme pei trasporti a grande velocità con treni diretti od accelerati (Circolare 10 - 1923).

8. Trasporto delle foglie di gelso, dei bozzoli e dei cestoni vuoti di ritorno (tariffe ordinarie, n. 9 e 11 grande velocità e Norme pubblicate con Ordine di servizio 134 . 1909).

9. Spedizioni in piccole partite ed a carro; (T. art. 70).

10. Doveri delle stazioni nell'accettazione e inoltro dei trasporti; (T. art. dal 15 al 23).

11. Trasporto provviste viveri ed acqua potabile per le stazioni (Ordine di servizio 195 - 1912).

Abbreviazioni:

T – Condizioni e tariffe pei trasporti sulle ferrovie dello Stato.

N. G. – Norme per il servizio contabile delle Gestioni merci (1° luglio 1909)

Digitized by Google

12. Trasporto dei colli di peso sino a 40 kg.; (T. ordinaria n. 6, Grande Velocità).

13. Istruzione pel trasporto delle merci in collettame a G. V., per l'uso dei veicoli intercomunicanti serie D I ed F I e per il funzionamento delle squadre con manovali trasbordatori a G. V.; (Parte prima, edizione 1917). Programmi di servizio per l'inoltro delle merci in collettame a G. V. pubblicati dalle Sezioni Movimento e Traffico ad ogni cambiamento di orario.

14. Itinerari per carri derrate G. V.; (O. S. 72 - 1909 e 182 - 1910).

Capo II.

TRASPORTI A PICCOLA VELOCITÀ

1. Carico e scarico delle merci; (T. art. 31).

2. Carico e scarico dei veicoli; (Tariffa n. 31 P. V.).

3. Norme per garantire dalle manomissioni i carichi di legna, carbone, ecc., in carri aperti; (Circ. gialla 30-1917 del Servizo Movimento).

4. Limitazione del carico dei vagoni; (T. art. 74).

5. Trasporto delle merci nei carri misti. Norme per gl'itinerari. Formazione dei carichi. Fogli di accompagnamento. Carico. Trasbordi. Ricevute. Responsabilità; (Elenco dei carri misti normali per il trasporto merci in collettame a P. V., Parte prima, edizione 1915). Programmi di servizio per l'inoltro delle merci in collettame a P. V. pubblicati dalle Sezioni Movimento e Traffico ad ogni cambiamento di orario.

Distinta di scarico delle merci dai carri misti, mod. M 519; (Circ. 6-1914).

6. Trasporto delle merci sulle linee non servite da treni merci; (Prefazione generale all'Orario di servizio).

Capo III.

DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTI I TRASPORTI.

1. Lettera di vettura; (T. articoli 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21).

2. Condizionatura delle merci; (T. art. 23).

Digitized by Google

3. Accettazione, custodia e riconsegna dei trasporti; (T. articoli 4, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 32, 36, 38 e 45).

4. Merci escluse dal trasporto; (T. articoli 4 e 20, alleg. 7 alle Tariffe e Istruzione pubblicata con O. S. 37-1923).

5. Norme per la pesatura delle merci; (T. art. 21 e N. G. articolo 7).

6. Cartellini, etichette e listini da usarsi per l'inoltro dei trasporti; (Prospetto pubblicato con O. S. 38-1915, Istruzione per la applicazione delle Tariffe Punto 26, Ordini di servizio 109-1919, 128-1920, 10, 59 e 88-1923).

7. Norme per la consegna, il ricevimento e l'inoltro dei trasporti fra le stazioni ed i treni; (Pubblicazioni citate al punto 13, Capo I e punto 5, Capo II).

8. Termini utili per il ritiro delle merci e del bestiame; (T. articoli 46 e 47).

9. Norme tecniche per il carico dei carri, per uso del personale delle stazioni (edizione 1919), Ordine di servizio 361-1913 e Circ. 14-1923).

10. Modo di spedizione dei trasporti in servizio. Inoltro merci in disguido; (O. S. 81-1923).

11. Fogli di scorta dei carri completi; (Circolari 16-1918 e 57-1922).

Capo IV.

ANORMALITÀ SUI TRASPORTI.

Mancanze ed eccedenze nei trasporti; (O. S. 58-1923). Riserve per le anormalità sui trasporti; (Circ. 57-1918 e O. S. 58-1923).

Capo V.

PIOMBATURA DEI CARRI.

Modo di piombatura. Consegna e ricevimento dei carri piombati. Anormalità nella piombatura; (Norme, edizione settembre 1922 e Circ. 19-1923).

Digitized by Google

Capo VI.

SERVIZIO DOGANALE.

Invio, registrazione e ricevute dei documenti doganali. Piombatura dei vagoni. Mancanza ed alterazione dei piombi doganali. Dichiarazioni doganali per le spedizioni dirette all'estero. Zone di vigilanza. Merci sottoposte a cautele. Bollette di legittimazione. Contrassegni ai colli; (Estratto del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, ad uso del personale dei magazzini, (O. S. 51-1909, 107-1910 e Circ. 17-1916).

Capo VII.

NOZIONI SOMMARIE SUI TRASPORTI DI MERCI PERICOLOSE E NOCIVE.

Imballaggi delle merci. Materiale che deve essere impiegato per il trasporto. Per quali merci pericolose e nocive non è ammessa la comunanza di carico; (Allegato 7 T. e Istruzione pubblicata con O. S. 37-1923).

Capo VIII.

CARRI DA MERCE E BESTIAME — ATTREZZI DI CARICO DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI.

1. Classificazione e numerazione dei veicoli. (Elenco generale dei veicoli delle ferrovie dello Stato in servizio al 30 giugno 1914).

2. Prescrizioni speciali e restrizioni nell'uso di alcuni veicoli. (Elenco generale dei veicoli delle ferrovie dello Stato in servizio al 30 giugno 1914).

3. Sagoma limite per il carico delle merci; (Prefazione generale all'orario di servizio).

4. Merci che l'Amministrazione ha facoltà di trasportare in carri scoperti senza copertone; (Allegato n. 2 alle Tariffe).

5. Portata dei carri del parco F. S.; (O. S. 16-1922). Tolleranza di carico oltre la portata dei carri; (T. art. 74).

Digitized by Google

6. Uso della gru; (T. art. 35) e cautele nell'impiego; (Ordine di servizio 91-1922).

7. Carri da adoperarsi per trasporti in servizio internazionale; (Circ. 30-1920 e O. S. 14-1921).

8. Carri da adoperarsi per trasporti vincolati a dogana; (Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, art. 134 e 135).

9. Premi per la ripartizione, la utilizzazione e la circolazione dei carri e per la sollecita resa dei trasporti; (Disposizioni e norme edizione marzo 1920, O. S. 30-1922).

10. Nozioni sommarie sull'uso dei carri serbatoi di proprietà dell'Amministrazione; (All. 3 alle tariffe).

11. Pulitura, lavatura e disinfezione dei veicoli; (T. art. 34 e Istruzione per l'applicazione del Regolamento di polizia veterinaria pubblicata con O. S. 277-1914).

12. Assicurazione dei carichi eseguiti dalle parti su vagoni scoperti; (Norme tecniche per il carico dei carri per uso del personale delle stazioni edizione 1919).

13. Carri di ferrovie estere. Loro restituzione ed utilizzazione; (O. S. 192-1921). Carri di altre ferrovie italiane. Loro restituzione ed utilizzazione; (O. S. 111-1914). Carri privati: caratteristiche; diritto di utilizzarli; spedizione a carico ed a vuoto; (Regolamento per i carri privati pubblicato con O. S. 83-1908).

14. Copertoni ed attrezzi di carico dell'Amministrazione, di altre ferrovie e dei privati; (T. art. 36 e Norme pubblicate con O. S. 77-1923).

15. Etichette di riparazione ai veicoli; (Norme sull'uso delle etichette, O. S. 133-1907, Circ. 41-1920 e 15-1922).

16. Situazione dei veicoli; registri per la scritturazione dei veicoli; rapporti giornalieri; materiale di altre ferrovie; moduli di scorta al materiale vuoto (O. S. 111-1914; Circ. 17-1920; Norme per il servizio di ripartizione, edizione 1921; Circ. 4 e O. S. 76 e 78-1923).

Digitized by Google

17. Fogli di corsa; (tipi diversi: descrizione e compilazione delle parti che non sono di esclusiva spettanza del Dirigente o del Conduttore Capo).

18. Fogli veicoli; (tipi diversi: descrizione e compilazione delle parti che non sono di esclusiva spettanza del Conduttore Capo).

19. Moduli di prescrizione; (tipi diversi: loro uso).

20. Bollettino di trazione: (generalità ed uso).

Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni.

(Edizione Gennaio 1921).

Digitized by Google

PROGRAMMA

per gli esami di abilitazione al servizio delle gestioni viaggiatori e merci.

(Edizione Agosto 1923).

Gestione viaggiatori.

Capo I.

CONDIZIONI E NORME GENERALI.

1. Norme generali per la distribuzione dei biglietti; (T. articolo 15 N. V., art. 7).

2. Diverse specie di biglietti e loro caratteristiche; (N. V., articoli 1, 2, 3, 4 e 5).

3. Timbratura e vidimazione delle diverse specie di biglietti; (N. V. art. 7, 12, 17).

4. Servizi cumulativi; (Prontuario dei servizi cumulativi viaggiatori e bagagli edizione gennaio 1922). Servizio viaggiatori alle case cantoniere; (N. V. art. 25). Servizio viaggiatori alle stazioni disabilitate dal servizio movimento; (O. S. 189-1921).

5. Determinazione dei prezzi e pagamento dei biglietti. Addizionale di centesimi 5 di contributo a favore dei mutilati, dei combattenti e delle vedove di guerra con prole. Valute da accettarsi nelle riscossioni. Aggio; (T. articoli 5, 13, 16; C. T. all. 8; N. V. art. 9; punti 209 e 329-1920, Bollettino commerciale).

6. Sovratasse in caso d'abuso; (T. art. 10). Biglietto mancante ed irregolare; (T. art. 33 e 34). Verbale di contravvenzione;

Abbreviature:

T – Tariffe e condizioni pei trasporti (ediz. 1916).

C. T. – Condizioni e Tariffe pei trasporti delle cose (ediz. 1° gennaio 1922).

I. C. – Istruzione per l'applicazione delle condizioni e tariffe pei trasporti delle cose.

N. V. – Norme contabili gestioni viaggiatori, bagagli, ecc.

N. M. – Norme contabili gestioni merci.

N. C. S. — Norme contabili del Capo stazione.

Digitized by Google

(Istruzione accertamenti, infrazioni polizia ferroviaria, art. 4, 30, 31, 32, 34, 35, 36 e 37; N. V. art. 13).

7. Treni speciali; (T. art. 6 e punto 329-1920, Bollettino Commerciale).

8. Persone non ammesse nei treni; (T. art. 40).

9. Ragazzi; (T. art. 17 e avvertenze Prontuario prezzi fatti 16, 11-1920). Biglietti a metà prezzo in base a carte di autorizzazione (punto 347-1921, Bollettino commerciale).

10. Carrozze salone dell'Amministrazione e dei privati; (T. art. 18 e 22 e N. V. art. 9 c. e punto 124-1923, Bollettino commerciale).

11. Compartimenti interi e trasporto di ammalati; (T. art. 18, 19, 21 e 24 N. V., art. 9 *d*).

12. Posti di coupè a letto ed in carrozze di lusso: (T. articolo 20 ed allegato 3, parte II, N. V. art. 9 *e*).

13. Servizio viaggiatori nei treni di lusso; (Istruzione allegata O. S. 200-1915).

14. Viaggiatori nelle proprie carrozze; (T. art. 23).

15. Cambio di classe; (T. art. 28).

16. Esazioni suppletorie. Diritto fisso; (T. art. 29).

17. Norme circa l'uso dei biglietti speciali per i viaggi a tariffa ridotta e speciali di supplemento; (N. V. art. 4 e 10 ed Istruzione alleg. all'O. S. 174-1913).

18. Validità dei biglietti. Fermate intermedie; (T. art. 30 ed all. 7 e tariffa differenziale A).

19. Rimborso eventuale del prezzo dei biglietti; (T. art. 31, O. S. 135-1907).

20. Rioccupazione del posto. Simulata occupazione del medesimo; (T. art. 38).

21. Limitazione circa l'ammissione dei viaggiatori nei treni; (Orario generale. Condizioni di ammissione dei viaggiatori nei treni).

22. Ammissione in classe superiore in mancanza di posti; (T. art. 28).

23. Norme circa l'uso del biglietto facoltativo a valore (N. V. art. 2, 3, 4, 7).

24. Norme circa l'indicazione della via sui biglietti facolta-

Digitized by Google

tivi ed altri e sull'uso di quelli internazionali; (N. V. art. 2, 3, 4 e 7 circolare 58-1915 e 51-1918).

25. Permessi d'entrata nelle stazioni; (O. S. 119 e 120-1919).

Capo II.

VIAGGIATORI SOGGETTI A CONDIZIONI SPECIALI.

1. Tariffa differenziale A. Vie facoltative e deviazioni ammesse. Condizioni d'applicazione; (T. Parte II).

2. Conduttore di locomotive; (C. T. Condizione quarta della Tariffa G. V. N. 5 e avvertenze prontuario prezzi, ed. 16-11-1920).

3. Custode del bestiame; (C. T. Paragrafo 10 della tariffa G. V., n. 4, punto 532-1922, Bollettino commerciale e avvertenze prontuario prezzi, edizione 16-11-1920).

4. Biglietti di andata-ritorno; (T. art. 25 e allegato 4). (La distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa).

5. Biglietti di abbonamento e loro diverse specie; (T. art. 27 allegati 6, 6-*a*, 6-*b*, 6-*c*; N. V. art. 8). Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo; (T. alleg. 6 D). Fascicoli per traversate marittime a prezzo ridotto. (Punto 347 — Bollettino commerciale 1921).

6. Biglietti per viaggi circolari; (T. art. 26 all. 5). (La distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa).

7. Biglietti ad itinerario combinabile in servizio interno; (T. art. 26 e parte II). (La distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa). Biglietti ad itinerario combinabile in servizio internazionale (Ordine di servizio n. 28-1922). (La distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa).

8. Biglietti a tagliandi; (N. V. art. 3, comma *c*).

9. Concessioni speciali; (Volume Concessioni speciali ediz. 1-1-1909 N. V., art. 10 e 11).

10. Trasporti militari; (Regolamento pei trasporti militari sulle Ferrovie del Regno) (edizione 1911, N. V. art. 10 e 11). Viaggi dei mutilati ed invalidi di guerra; viaggi dei parenti dei caduti in guerra che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti (punti 243 e 350-1921 Bollettino Commerciale).

11. Interruzioni di linee; (T. art. 127).

Digitized by Google

12. Senatori e Deputati; (O. S. 3-1909 Regolamento relativo approvato con R. decreto n. 406 del 9 luglio 1908 O. S. 120-1916 e 3-1917; punti 18 del Bollettino Commerciale 1920).

13. Concessioni di viaggi gratuiti ai funzionari ed agenti di P. S. (O. S. 56-1921).

14. Agenti postali; (N. V. art. 9 comma *k*).

15. Biglietti di servizio. Specie diverse. Norme per l'uso dei medesimi. Compartimenti riservati e carrozze salone. (Norme di applicazione al Regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti d'un solo viaggio sulle Ferrovie esercitate dallo Stato, edizione 1911).

16. Biglietti rilasciati per motivi urgenti di servizio; (Norme d'applicazione. . . . . . come sopra, articolo 73). (N. V. art. 9 comma *k*; art. 177 O. S. 65-1919).

17. Trasporti da eseguirsi nell'interesse dei Servizi dell'Amministrazione (O. S. 81-1923).

CAPO III.

TENUTA DELLA GESTIONE.

1. Richieste e ricevimento dei biglietti. Scorte; (N. V. articolo 5).

2. Tenuta del casellario; (N. V. 6).

3. Distribuzione dei biglietti; (N. V. art. 7 e circolare 58-1915 e 51-1918).

4. Biglietti distribuiti fuori ordine; (N. V. art. 7).

5. Biglietti annullati (N. V. art. 14 Circolare 110-1919, O. S. 81-1922).

6. Tenuta dei registri e del conto corrente. Chiusura dei conti e versamento; (O. S. 174-1913; N. V. art. 19 e 21).

7. Rilievi e abbuoni. Compilazione ed invio documenti contabili al controllo; (O. S. 191-1913, 26-1920, 81-1922; Circolare 14-1922, N. C. S. articoli dal 20 al 25; N. V. art. 23).

8. Versamento dei controllori, dei conduttori capi e delle case cantoniere; (O. S. 163 e 174-1913, 163-1914, 121-1916 e circolare 66 del 1913, e 34-1914, N. V. art. 20 e 25).

Digitized by Google

9. Contabilizzazione dei trasporti in conto corrente per conto dei servizi dell'Amministrazione; (O. S. 81-1923).

10. Ritiro ed invio al controllo dei biglietti e dei documenti ritirati in arrivo; (N. V. art. 24 Circ. 90-1913).

Gestione bagagli e cani.

Capo I.

BAGAGLI.

1. Oggetto delle spedizioni a bagaglio; (C. T. art. 6; I. C. punto 13; N. V. art. 26).

2. Servizi cumulativi: (Prontuario dei servizi cumulativi viaggiatori e bagagli, edizione 1922).

3. Imballaggio delle spedizioni a bagaglio e cani; (C. T. art. 7; I. C. punto 14; N. V. art. 27).

4. Accettazione delle spedizioni a bagaglio e stipulazione del relativo contratto di trasporto; (C. T. art. 8; I. C. punto 15; N. V. art. 28, 31 e 32).

5. Annullamento e modificazione del contratto di trasporto; (C. T. art. 9; N. V. art. 33 e 34).

6. Impedimenti alla prosecuzione del bagaglio; (C. T. articolo 10).

7. Riconsegna delle spedizioni a bagaglio; (C. T. art. 11; I. C. punti 11 e 17; N. V. art. 35, 36 e 37). Dichiarazione d'interesse alla riconsegna; (C. T. art. 3, paragrafo 2); assicurazione (O. S. 182-1921).

8. Bagagli giacenti od abbandonati; (C. T. art. 12); cose ritrovate; (C. T. art. 5; I. C. punto 12; N. V. art. 39).

9. Colli trasportati dai viaggiatori nelle carrozze; (C. T. art. 13; I. C. punto 18).

10. Colli in deposito: (C. T. art. 14; I. C. punto 19; punto 471-1922 Bollettino Commerciale).

11. Tariffe dei bagagli (C. T. art. 77; I. C. punto 3 e 5); dichiarazione del valore (C. T. art. 77); diritto di sosta e di deposito dei bagagli (C. T. alleg. 1; O. S. 60-1922 e N. V. art. 39).

Digitized by Google

12. Bagagli in base alle concessioni speciali e al Regolamento pei trasporti militari; (Fascicolo concessioni speciali e Regolamento trasporti militari; I. C. punto 75).

13. Bagaglio degli abbonati; (T. articolo 9 alleg. 6 e punto 73-1919 Bollettino Commerciale).

14. Bagagli e biciclette dei soci del Touring Club; (N. V. articolo 28; O. S. 39-1906; punto 1° dell'O. S. 59-906 e Ordine Servizio 177-1910).

15. Bagagli con buoni di servizio; (Norme di applicazione al regolamento per la concessione dei biglietti di servizio, paragrafi 36, 62 e 63).

16. Bagaglio del custode bestiame; (C. T. paragrafo 11 tariffa G. V. n. 4).

17. Bagagli operatori catastali, atti di notari e materiale elettrico. Bagaglio degli agenti postali; (I. C. punto 18).

18. Bagagli coi treni di lusso; (Capo IX della Istruzione allagata all'O. S. 12-1908; Circolare 75-1912; O. S. 290-1913; N. V. art. 32).

19. Giornali; (Tariffa ordinaria 7 G. V. N. V. art. 41).

20. Sopratasse e differenze di tasse; (Veggasi gli articoli 4, 5, 30 e 31 e seguenti delle istruzioni per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria; C. T. art. 50, N. V. art. 38).

21. Abusive spedizioni con buoni bagaglio di servizio; (Norme d'applicazione al regolamento biglietti di servizio, art. 74 e 75).

22. Impedimento alla prosecuzione del bagaglio; (C. T. articolo 10).

23. Inoltro dei bagagli in disguido (O. S. 81-1923).

24. Bagagli ricarteggiati a G. V. dai transiti di confine. Trasporto dei bagagli con bolletta a cauzione; (Regolamento servizio doganale sulle ferrovie, edizione 1910, art. 30 e 31 O. S. 407-1912 e Circ. 104-1913).

25. Accertamento delle anormalità. Processo verbale di accertamento. Riserve. Apertura colli; (C. T. art. 20 e 50 e I. C. punto 13).

Digitized by Google

CAPO II.

CANI E PICCOLI ANIMALI.

1. Tariffe e condizioni per il trasporto dei cani; (C. T. articoli 6, 7 e 77; punto 477 del Bollettino Commerciale 1921; N. V. art. 30).

2. Tariffa e condizioni per il trasporto dei piccoli animali (scimmie, gatti, uccelli); (C. T. art. 6, 7, 13 e 77).

3. Cani trasportati nelle carrozze. Documenti da rilasciarsi; (N. V. art. 30; C. T. art. 13).

CAPO III.

TENUTA DELLA GESTIONE.

Tenuta dei bollettari Mod. CI 262, 262-*bis*, 263, 264, 266, 266-*bis* e 268 e del conto corrente. Chiusura dei conti e versamento; (N. V. art. 29, 31, 39, 41 e 42).

2. Compilazione ed invio dei documenti contabili al Controllo; (N. V art. 44 Circolare n. 43-1922).

Gestione merci G. V. e P. V.

GENERALITÀ.

1. Linee e servizi ai quali si estendono le nuove Condizioni e Tariffe pel trasporto delle cose; (I. C. punto 3).

Parti di cui si compongono le dette Tariffe; (I. C. punto 4).

Aumenti percentuali in vigore; (I. C. punto 8).

Condizioni.

CAPO I.

DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTI I TRASPORTI.

1. Contratto di trasporto; obblighi dell'Amministrazione e di chi si serve della ferrovia; (C. T. art. 1 e 2).

Digitized by Google

2. Modo di esecuzione dei trasporti con interesse alla riconsegna; (C. T. art. 3 e alleg. 1).

3. Cose ritrovate. Formalità per la vendita delle cose ritrovate; (C. T. art. 5).

Capo II.

SPEDIZIONI A GRANDE E PICCOLA VELOCITÀ.

1. Lettera di vettura; (C. T. art. 15). Parti delle lettere di vettura; (C. T. art. 17).

2. Contenuto della lettera di vettura; (C. T. art. 18).

3. Responsabilità dello speditore per la compilazione della lettera di vettura; (C. T. art. 16).

4. Stato delle merci spedite e imballaggio dei colli. Dichiarazione di garanzia. Verifica della quantità di essi; (C. T. 22 e 23 I. C. punto 24).

5. Mittente e destinatario; (C. T. art. 19).

6. Obblighi del mittente nel dichiarare la qualità delle merci. Accertamento abusi sui trasporti. Modalità per la compilazione del relativo verbale; (C. T. art. 20).

7. Pesatura delle merci e verifica della tara dei carri Tasse relative. Finalità della pesatura; (C. T. art. 21).

8. Servizi speciali: assegno (C. T. art. 25); spesa anticipata (C. T. art. 26); operazioni doganali e daziarie (C. T. articolò 30); presa e consegna delle merci a domicilio (C. T. art. 37); uso della gru (C. T. art. 35).

9. Pagamento delle tasse di porto; (C. T. art. 28). Criteri che regolano l'istradamento e la tassazione dei trasporti; (C. T. art. 29). In che consistono le operazioni di carico e scarico e a chi spetta l'esecuzione di esse; (C. T. art. 31). Termini per il carico e lo scarico; (C. T. art. 32).

10. Richiesta di carico e fornitura di carri vuoti; (C. T. art. 33 I. C. punto 29 e O. S. 79-1923). Doveri del mittente nell'eseguimento del carico — carico delle merci in carro scoperto. (Norme per il carico delle merci a P. V. edizione 1-2-1914 pubblicate con l'ordine di servizio 48-1914); (C. T. art. 34 e 36 e allegato 2).

Digitized by Google

11. Ore e giorni di accettazione dei trasporti e ordine di effettuazione. Come si ritiene concluso il contratto di trasporto; (C. T. art. 38 e O. S. 110-1920).

12. Modificazioni ammesse al contratto di tasporto e casi d nullità delle disposizioni date dal mittente. Condizioni per la esecuzione delle disposizioni del mittente e formalità prescritte. Responsabilità del mittente per l'annullamento e per la modificazione del contratto di trasporto. Tasse e spese; (C. T. art. 39 e 40, I. C. punto 31 e N. M. art. 29).

13. Impedimenti alla prosecuzione dei trasporti e alla loro riconsegna. Giacenza delle merci e particolari disposizioni per le merci deperibili. Obbligatorietà dell'avviso di giacenza per parte della ferrovia e responsabilità di questa per ritardato inoltro dell'avviso stesso; (C. T. art. 41 e 42 e I. C. punto 20 prima appendice).

14. Termini di resa. Casi di sospensione del termine di resa e casi di traffico straordinario. Quando debba intendersi osservato il termine di resa. Termini per la resa delle spedizioni in servizio cumulativo e per la presa e consegna delle merci a domicilio; (C. T. art. 43, 44, I. C. punti 35, 36, 37 e 38).

15. Riconsegna delle cose trasportate. Disposizioni e cautele per accertare l'identità del destinatario o del suo rappresentante. Svincolo delle merci e formalità relative.
Riconsegna della merce in dogana; (C. T. art. 45 e O. S. 49-1913).

16. Avviso di arrivo della spedizione. Diversi modi di invio della lettera di avviso. Obblighi del destinatario nel ritiro delle merci oggetto del trasporto, e termini per l'asportazione delle merci stesse; (C. T. at. 46 e I. C. punto 40).

17. Giacenza delle merci in genere su sede ferroviaria. Computo delle tasse di sosta e riduzioni previste; (C. T. art. 47 e allegato 1). Conservazione temporanea delle cose giacenti e formalità per la vendita delle medesime; (C. T. art. 48). Responsabilità del mittente per irregolare dichiarazione delle merci. Accertamento abusi sui trasporti. Compilazione del relativo verbale (C. T. 20 e N. M. art. 37). Sopratasse e differenze di tasse applicabili alle merci in genere dichiarate irregolarmente ed in ispecie alle merci pericolose e nocive ed ai resti umani; (C. T. art. 50).

Digitized by Google

Capo III.

DISPOSIZIONI GENERALI PER L'APPLICAZIONE DELLE TARIFFE.

1. Calcolo dei prezzi di trasporto. Descrizione ed uso dei prontuari dei prezzi; (C. T. art. 67).

1-*bis*. Prontuario delle distanze. Avvertenze alla parte prima.

2. Diritto fisso e diritto di transito; (C. T. art. 68). Nomenclatura e classificazione delle cose; (C. T. art. 69).

3. Spedizioni in piccole partite ed a carro e pesi minimi tassabili. Spedizioni richiedenti l'uso di un carro. Spedizioni caricate su carri a bilico. Carri per uso esclusivo. Oggetti di straordinario peso; (C. T. art. 70 e 71).

4. Carico misto. Tassazione di merci trasportate in carro di tipo speciale. Uso dei carri e sopraccarichi; (C. T. art. 72, 73 e 74).

5. Acceleramento dei trasporti. Rispedizioni; (C. T. art. 75 e 76).

6. Treni speciali e tariffe relative; (C. T. art. 78).

Tariffe.

Capo I.

TARIFFE ORDINARIE DELLA GRANDE VELOCITA'.

1. Enumerazione delle diverse tariffe; (C. T. capo IX).

2. Condizioni speciali di ciascuna tariffa; (C. T. capo IX).

3. Disposizioni e norme per il servizio dei valori; (O. S. 91-1917).

4. Spedizioni di bestiame in partenza ed in arrivo a Torino, Milano, Genova, Roma, Firenze e Rifredi; (I. C. punto 70).

5. Misure di prevenzione contro le malattie infettive degli animali. Istruzione per l'applicazione del regolamento di polizia veterinaria 10-5-1914 pubblicato con l'O. S. 277-1914.

Digitized by Google

Capo II.

TARIFFE ECCEZIONALI DELLA GRANDE VELOCITA'.

1. Enumerazione delle diverse tariffe; (C. T. capo X).
2. Condizioni generali di applicazione; (C. T. capo X).
3. Condizioni speciali di ciascuna tariffa.

Capo III.

TARIFFE ORDINARIE DELLA PICCOLA VELOCITA'.

1. Enumerazione delle diverse tariffe; (C. T. capo XI).
2. Condizioni speciali di ciascuna tariffa; (C. T. capo XI).

Capo IV.

TARIFFE ECCEZIONALI DELLA PICCOLA VELOCITÀ.

1. Enumerazione delle diverse tariffe (C. T. capo XII).
2. Condizioni generali di applicazione (C. T. capo XII).
3. Condizioni speciali della eccezionale n. 133 (C. T. capo XII).

Capo V.

CONDIZIONI SPECIALI PER DETERMINATI TRASPORTI.

1. Condizioni per il trasporto di mosto, uve pigiate, vino ed altri liquidi in carri serbatoi di proprietà delle Ferrovie dello Stato; (C. T. allegato 3).

2. Disposizioni che regolano le spedizioni di oggetti di antichità ed arte destinati all'estero o ad essere imbarcati in un porto del Regno per qualunque destinazione; (C. T. allegato 5).

3. Condizioni e prezzi speciali valevoli pei trasporti da e per le stazioni marittime lacuali e fluviali; pei trasporti a traverso lo stretto di Messina. Facchinaggio esterno a Venezia S. L. Disposizioni generali comuni a tutti gli scali; (C. T. allegato 6).

Digitized by Google

4. Trasporto delle merci pericolose e nocive; (C. T. allegato 7 e Istruzioni di cui O. S. 37-1923).

5. Norme per la circolazione delle materie atte a diffondere la fillossera ed altre malattie delle piante; (O. S. 121-1921).

6. Trasporti da eseguirsi nell'interesse dei servizi dell'Amministrazione; (O. S. 81-1923).

7. Regolamento per la circolazione dei carri privati; (O. S. 83-1908).

CAPO VI.

DISPOSIZIONI DIVERSE.

1. Trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza; (Prontuario del 1-4-1915 e del 1-1-1922).

2. Atti d'obbligo per le concessioni speciali di gravare i trasporti di spese anticipate e di spedire in porto assegnato.

3. Atto d'obbligo per concessione di completamento di carico in stazioni intermedie dei carri di derrate alimentari spedite a grande velocità; (Punto 703-1922 *Bollettino Commerciale*).

4. Diritto speciale su carri manovrati in dipendenza di concessione di raccordo o di carico e scarico in punti determinati; (I. C. punto 69).

5. Regolamento per i trasporti militari, pubblicato con O. S. 190-1911.

6. Concessioni speciali: (Volume concessioni speciali edizione 1-1-1909).

Gestioni contabili.

CAPO I.

TENUTA DELLE GESTIONI.

1. Distinzione dei trasporti per gestione e per servizio. Presentazione, accettazione e completamento dei documenti di trasporto; (N. M. art. 2, 3 e 4).

2. Applicazione delle tasse a partenza. Registri e riassunti

Digitized by Google

delle spedizioni; (N. M. art. 11, 12 e 13, O. S. 191/1913, circolare 10-1922).

3. Applicazione delle tasse in arrivo. Registri e riassunti degli arrivi. Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi; (N. M. art. 14, 15, 17 e 18, O. S. 191-1913, circolare 10-1922).

4. Registri di uscita; (N. M. art. 19, O. S. 49/1913). Conto corrente e versamento degli introiti al capo stazione; (N. M. art. 46).

5. Invio dei documenti contabili ai Controlli ed all'Ufficio contabilità prodotti di Firenze; (N. C. S. art. 40, circolare 71-920 e 43-1922).

6. Trasporti a domicilio a mezzo di imprese; (N. M. art. 34, circolare 47/1910, O. S. 28/1923).

7. Note di affrancazione; (N. M. art. 28).

8. Rilievi; loro contabilizzazione; prescrizione; (N. C. S. articoli 9, 20, 21, 22, 23, 24 e 25) (O. S. 188 e 191/1913; circolare 14 e 46-1922).

9. Spese anticipate; annullamento e riduzione - pagamento; (N. M. art. 24 e 29).

10. Assegni; (O. S. 28-1923).

11. Obbligazioni per assegni scambiati con le Amministrazioni in servizio di corrispondenza; (N. M. art. 30, O. S. 28-1923).

12. Riscossione e liquidazione dei depositi pei trasporti da effettuarsi in servizio di corrispondenza; (N. M. art. 28 e 30).

13. Norme da osservarsi nei pagamenti; (N. C. S. art. 16).

14. Reclami per eccedenze di tasse; rimborsi; (C. T. art. 64, I. C. punto 49; N. C. S. art. 28 e 29; N. M. art. 33; circolare 71-1920).

15. Eccedenza di cassa; (N. C. S. art. 8).

16. Divieto di rilasciare copie e duplicati di documenti di trasporto; (N. M. art. 31; O. S. 28-1923).

17. Vendita al pubblico di stampati e pubblicazioni. Accreditamento degli stampati a pagamento adoperati per servizio; (N. C. S. art. 33 al 37 e Circ. 40-1923).

Digitized by Google

Disposizioni comuni a tutti i trasporti.

CAPO I.

SERVIZIO COMMERCIALE.

1. Lettere d'avviso; (T. art. 46).

2. Riconsegna dei trasporti; (T. art. 45).

3. Spedizioni giacenti, rifiutate ed abbandonate. Vendite. Apertura dei colli. Mancanze, eccedenze, pareggi. (T. art. 47 e 48 e O. S. 58-1923).

4. Accertamento delle anormalità. Processo verbale e bollettino di accertamento. Riserve; (C. T. art. 49, circolare 57-1918 e O. S. 58-1923).

5. Piombatura dei carri; (Norme edizione settembre 1922 e circolare 19-1923).

6. Liquidazione indennizzi. Quietanze.

7. Irresponsabilità dell'Amministrazione in dipendenza della natura delle merci, del modo di trasporto, di carico delle spedizioni, ecc.; (C. T. art. 52 e 53).

8. Prescrizioni delle azioni derivanti dal contratto di trasporto; (C. T. art. 66).

9. Norme e disposizioni per l'inoltro dei trasporti in collettame a G. V.; (Istruzione 1917 e programmi delle Sezioni movimento e Traffico).

10. Norme e disposizioni per l'inoltro dei trasporti in collettame a P. V.; (Elenco dei carri misti, parte 1ª, edizione 1915).

11. Norme per l'utilizzazione e circolazione dei copertoni ed attrezzi di carico; (edizione 1922).

12. Disposizioni per l'inoltro dei trasporti coi treni diretti ed accelerati; (Norme pubblic. con O. S. 10-1923).

13. Distinta di scarico delle merci dai carri misti; (Circolare 6-1914).

14. Cartellini, etichette e listini da usarsi per l'inoltro dei trasporti; (Prospetto di cui O. S. 38-1915 e modificazioni).

15. Pulizia e disinfezione dei carri; (Istruzione di cui O. S. 277-1914).

16. Disposizioni pei trasporti delle foglie di gelso, dei bozzoli e dei cestoni di ritorno; (Norme di cui O. S. 34-1909).

Digitized by Google

CAPO II.

SERVIZIO DOGANALE.

(Regolamento di cui O. S. 107-1910 e appendice).

1. Disposizioni generali sul servizio doganale.

2. Bolletta di cauzione in esenzione di visita. Bolletta di cauzione dichiarata. Bolletta di legittimazione.

3. Smarrimento delle bollette. Duplicati. Proroghe di validità. Cambi di destinazione.

4. Mancanza ed alterazione dei piombi doganali.

5. Etichette ai documenti, ai carri, cestoni e colli. Foglio speciale di carico per le merci scortate con la bolla cauzione.

6. Consegna delle merci alla dogana di destinazione. Certificato di scarico. « Nulla osta » da rimettersi ai destinatari.

7. Concorso del personale ferroviario nella repressione del contrabbando.

Digitized by Google

PROGRAMMA

per gli esami di abilitazione al Servizio Movimento.

(Edizione Agosto 1923)

Gli esami saranno scritti ed orali.

Per esservi ammessi gli aspiranti devono aver conseguito l'idoneità al telegrafo.

ESAME SCRITTO.

La prova scritta consisterà in un quesito pratico di circolazione treni e per lo svolgimento del quale potrà essere obbligatorio l'uso dell'orario grafico.

ESAME ORALE.

I. — Nozioni generali.

Reti ferroviarie: dello Stato, di Società private, secondarie a scartamento ridotto, elettriche, linee marittime e lacuali di allacciamento, transiti internazionali valichi alpini e dell'appennino.

Organizzazione delle ferrovie italiane: servizi centrali, circoscrizioni compartimenali, riparti di movimento, circoli di ripartizione.

II. — Nozioni Regolamentari.

Regolamento:

a) per la circolazione dei treni;
b) sui segnali;

Istruzioni:

a) per il personale di scorta ai treni;
b) per il servizio dei deviatori;
c) per il servizio dei manovratori;
d) per l'effettuazione dei treni Reali;

Digitized by Google

e) per il servizio del telegrafo;

f) per l'uso del freno continuo sistema Westingause (estratto);

g) per i fanali da segnalamento per la coda dei treni;

h) per l'applicazione dell'allegato 7 alle condizioni e tariffe per il trasporto delle cose;

i) per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria;

l) pel congiungimento e disgiungimento dei veicoli;

m) sul servizio d'illuminazione delle carrozze;

n) sui soccorsi d'urgenza;

o) istruzione per la circolazione dei carrelli.

Norme.

a) per i dirigenti nell'applicazione dei regolamenti e delle istruzioni relative al servizio movimento;

b) per la formazione dei treni;

c) generali sulla composizione dei treni viaggiatori;

d) per l'uso del blocco elettrico-meccanico;

e) per la compilazione dei documenti di scorta ai treni;

f) per il riscaldamento dei treni viaggiatori;

g) per l'utilizzazione e per la circolazione dei copertoni e degli attrezzi;

h) per il servizio di ripartizione dei veicoli copertoni ed attrezzi di carico;

i) per i trasporti in collettame a G. V.;

l) per i carri misti normali a P. V. (Elenchi parte 1ª, 2ª e 3ª);

m) per l'uso delle etichette per avarie veicoli;

n) per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Ordini di servizio:

N. 36-1906. Richiesta delle locomotive al Deposito — Correntali alla linea;

n. 75-1906. Servizio noleggio cuscini ai viaggiatori;

n. 120-1906. Divieto dell'uso delle lenti colorate;

n. 12-1908. Istruzioni per il servizio dei treni di lusso;

n. 181-1908. Custodia e tenuta dei veicoli in servizio;

n. 72-1909. Trasporto delle derrate alimentari a carro completo;

Digitized by Google

n. 327-1910. Piombatura dei rubinetti del freno Westinghouse in alcune carrozze;

n. 70-1911. Custodia e tenuta dei veicoli in servizio;

n. 152-1911. Circolazione carri P. O. Z.;

n. 41-1912. Pulizia delle stazioni;

n. 381-1912. Riscaldamento treni viaggiatori;

n. 185-1913. Visite periodiche di controllo agli apparati di segnalamento nelle stazioni o lungo le linee;

n. 264-1913. Istruzione pel transito dei veicoli attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei Ferry-boats;

n. 289-1913. Avarie delle sale, alle ruote ed ai cerchioni dei veicoli;

n. 39-1914. Custodia dei veicoli nelle stazioni;

n. 158-1914. Controllo dei dirigenti sullo stato di pulizia delle carrozze;

n. 268-1914. Rifornimento, riparazione e sostituzione dei fanali dei segnali fissi e di quelli da illuminazione;

n. 154-1915. Norme per l'uso dei carri V° (stazioni mobili di disinfezione);

n. 220-1915. Lubrificazione dei veicoli con boccole ad olio nelle stazioni prive di personale addetto all'untura;

n. 281-1915. Norme per le visite periodiche dei veicoli;

n. 72-1916. Regolamento per le disinfezioni dei veicoli e dei locali ferroviari;

n. 194-1916. Circolazione carri P R Z;

n. 139-1917. Circolazione carri a sei sale per i trasporti cannoni (P. O. Z.);

n. 67-1918. Modificazioni ed aggiunte alle Norme per l'uso del blocco elettro-meccanico;

n. 104-1918. Norme per le visite periodiche dei carri;

n. 110-1918. Pulizia treni viaggiatori;

n. 78-1919. Prescrizioni ai treni;

n. 79-1920. Risarcimento danni per guasti carrozze (197-1919):

n. 95-1920. Corsa di prova delle locomotive;

n. 100-1920 Norme per il servizio delle nuove carrozze saloni belvedere;

Digitized by Google

n. 115-1920. Norme per la frenatura dei treni con freno continuo;

n. 118-1920. Servizio di vigilanza con guardalinee;

n. 132-1920. Servizio nelle assuntorie nei riguardi della circolazione dei treni;

n. 49-1921. Disabilitazioni delle stazioni dal servizio movimento;

n. 51-1921. Disposizioni relative alle manovre nelle stazioni;

n. 65-1921. Invio correntale personale di vigilanza;

n. 89-1921. Istruzioni per l'effettuazione dei treni Reali;

n. 132 e 144-1921. Indirizzi convenzionali;

n. 189-1921. Disabilitazioni delle stazioni dal servizio movimento;

O. S. 90-1922. Indirizzi convenzionali;

O. S. 6-1923. Invio locomotive per grande riparazione alle officine e circolazione locomotive a vapore spente ed elettriche inattive;

O. S. 30-1923. Segnale di allarme « S O S ».

Circolari:

N. 18-1906. Istruzioni provvisorie pel servizio postale sulle Ferrovie;

n. 141-1908. Rapporto sul movimento dei treni;

n. 50-1909. Frenatura dei treni speciali per viaggi di Sovrani o di alti personaggi;

N. 55-1912. Mancanze e rottura di oggetti di corredo ed avarie alle carrozze della Compagnia dei W. L.

N. 60-1912. Accoppiamento ai treni con freno continuo;

N. 78-1913. Compilazione del bollettino di Trazione (Mod. T-306);

N. 93-1913. Rapporti sulla situazione e per le riparazioni del materiale rotabile;

N. 125-1914. Compilazione del bollettino di Trazione (Modello T-306);

N. 36-1915. Trasporto munizioni. — Trasporti militari;

N. 2-1916. Compilazione mod. M-88 (estratto del foglio di corsa);

N. 102-1916. Istruzioni per l'uso del freno Westinghouse;

Digitized by Google

N. 11-1917. Istruzioni per l'uso del freno Westinghouse;

N. 63-1917. Etichette Mod. V 57-a e 57-b per segnalare guasti ed ammanchi ai veicoli;

N. 15-1918. Composizione treni;

N. 32-1920. Norme per il carico dei carri P. G. Z.;

N. 41-1920. Nuove etichette Mod. V 57 per segnalare sui veicoli guasti ed ammanchi;

N. 52-1920. Custodia e pulizia delle carrozze;

N. 25-1923. Precauzioni da usarsi nell'invio della locomotiva di soccorso e nelle manovre.

Pubblicazioni varie:

Prefazione generale all'orario di servizio (ultima edizione).

III. — Nozioni speciali.

Conoscenza pratica delle norme relative al servizio viaggiatori e merci: norme e facoltà ai Capi stazione per la risoluzione delle divergenze col pubblico nel servizio viaggiatori e bagagli. O. S. 135-1907, trasporti militari, dei detenuti, degli ammalati, ecc; norme da osservarsi nella fornitura dei carri alle parti, nella sospensione di carico, ecc.

Nozioni sul materiale rotabile (nomenclatura e requisiti speciali dei veicoli); sulla specie e sull'uso degli attrezzi e dei copertoni; sugli impianti e funzionamento di meccanismi nelle stazioni.

Errata-corrige.

Ordine di servizio n. 91. — Bollettino ufficiale n. 30 del 26 luglio 1923.

— a pagina 463, nell'elenco delle distanze dalla fermata di Latomie alle stazioni della linea Castelvetrano - Sciacca - Ribera Porto Empedocle, la distanza per Cattolica Eraclea deve essere di km. 84 e non di km. 51.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 103.

Trasporti di merci a piccola velocità a carro completo da e per la stazione di Dossobuono.

A datare dal 1° settembre 1923 restano soppresse per il servizio a piccola velocità nella stazione di Dossobuono le limitazioni, di cui l'avvertenza *C* a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), epperciò i trasporti di merci a P. V., a carro completo da e per la detta stazione vanno tassati in base alla distanza reale.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 25 del Prontuario suddetto, di contro al nome della stazione di Dossobuono, nella colonna 10, devesi sostituire il richiamo 5 alla lettera *O* col richiamo 11 e trascrivere in calce alla pagina stessa, la nota seguente:

II. — *Limitatamente ai trasporti a carro completo.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, di contro al nome della stazione di Dossobuono, dovrà essere esposta una sola distanza, procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni delle linee: Dossobuono-Adria Chioggia e Peri-Verona-Mantova-Modena, la distanza dovrà essere rilevata dalle tabelle n. 51 e 99 del Prontuario generale (edizione 1° marzo 1922).

Per tutti gli altri prontuari, la distanza dovrà essere formata aggiungendo Km. 9 a quella indicata per Vigasio, Km. 44 a quella indicata per Legnago, Km. 26 a quella indicata per S. Antonio Mantovano, Km. 7 a quella indicata per Verona e scegliendo quella che dal confronto risulterà minore.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 104.

Apertura all'esercizio della fermata di Igea Marina.

Dal giorno 5 luglio 1923, è stata aperta all'esercizio sulla linea Ferrara-Rimini, alla progressiva Km. 111 × 840, a sinistra della linea stessa, la fermata estiva di Igea Marina, situata fra la stazione di Bellaria e la fermata di Torre Pedrera, dalle quali dista, rispettivamente, Km. 2,672 e Km. 3,529.

La nuova fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160/1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A*) al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, ecc., nonchè del versamento degli importi relativi rimane incaricata la stazione di Bellaria.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nella Parte I del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella Parte II del Prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) e nei Prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 104-1923.*

DA	A	Biglietti di corsa semplice			Stazioni incaricate delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Igea Marina	Rimini	5.35	3.35	2.10	**Bellaria**
	Viserba	3.25	2.30	1.55	
	Torre Pedrera	2.10	1.55	1.15	
	Bellaria	1.80	1.40	1.05	
	Cesenatico	5 35	3.35	2.10	
	Cervia	8.40	5.80	3.25	
	Savio	11.10	7.60	4.80	
	Classe	14.45	9.85	5.95	
	Ravenna	16.40	11.20	6.75	

Digitized by Google

Allegato B all'ordine di servizio N. 104-1923.

A pagina 11 della « Prefazione Generale all'orario generale di servizio » prima della stazione di Iglesias, inserire:

/IGEA MARINA ✱ L B/B/73/

Nella parte prima del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914), a pagina 31, prima della stazione di Imera, inserire:

Igea Marina (casa cantoniera)/Ferrara-Ravenna-Rimini/Bologna 4ª Ravenna/Forlì/V (6)/B (6)—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

Nella parte II - Tabelle polimetriche - del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 27, nella tabella (110) - Ferrara-Ravenna-Rimini e Lavezzola-Lugo, devesi trascrivere fra i nomi di Bellaria e Torre Pedrera, il nome di Igea Marina seguito da dischetto nero, con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Stazione	Km.	Stazione	Km.	Stazione	Km.
Ferrara	Km. 113	Glorie	Km. 53	Viserba	Km. 7
Gaibanella	» 103	Mezzano	» 50	Rimini	» 11
Montesanto	» 96	Ravenna	» 40	Conselice	» 78
Portomaggiore	» 89	Classe	» 35	S. Patrizio	» 81
Argenta	» 79	Savio	» 26	Massalombarda	» 77
S. Biagio	» 76	Cervia	» 19	S. Agata S. S.	» 74
Lavezzola	» 72	Cesenatico	» 11	Lugo	» 68
Voltana	» 66	Bellaria	» 3		
Alfonsine	» 57	Torre Pedrera	» 4		

A pagina 59 prima della stazione di Iglesias, devesi inserire:

Igea Marina ● /110/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo devesi

— all'indice, alla propria sede, aggiungere:

« Igea Marina (casa cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo,

— all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Bellaria e Torre Pedrera, inserire:

« Igea Marina (casa cantoniera) » e di contro al nome, esporre la distanza e il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee Ferrara-Ravenna-Rimini e Lavezzola-Lugo, la distanza deve essere rilevata dalla tabella 110, a pagina 27 della parte II del prontuario generale, già modificata come sopra è detto. Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo km. 3 a quella indicata per Bellaria, km. 6 a quella indicata per Viserba e scegliendo la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 105.

Estensione di servizio nella stazione di Rivalta Scrivia.

(Vedi ordine di servizio n. 74-1922).

La stazione di Rivalta Scrivia, della linea Milano-Novi, è stata ammessa ai trasporti di collettame a P. V. limitatamente ai colli di peso non ecedente i Kg. 100 ciascuno, per conto esclusivo della « Società anonima Fabbricazione esplosivi » in base alle condizioni dell'Avvertenza C, a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914).

La nota n. 17 a pag. 49 del Prontuario stesso dovrà, di conseguenza, essere modificata come segue:

« Limitatamente ai trasporti a collettame di qualsiasi peso, costituiti da colli non eccedenti i 100 chilogrammi ciascuno, ed a carro completo, in arrivo ed in partenza per conto della Società anonima Fabbricazione esplosivi, alle condizioni dell'avvertenza *C*), a pag. 5 senza bisogno di preventiva autorizzazione ».

Distribuito agli agenti delle categorie 5, 8, 9 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con recente provvedimento del Commissariato per le riparazioni dei danni di guerra la Società Cooperativa di Lavoro di Dussoi (Belluno) è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 21 giugno 1923, n. 375, il Ministero della guerra ha escluso dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato la Ditta Giovanni Scarzella e C. di Alessandria e per essa i componenti la Ditta signori Giovanni Scarzella fu Marcello, domiciliato in Rocchetta Tanaro, Borgoglio Cesare fu Francesco e Balza Giovanni fu Francesco, domiciliati in Lissa Farodi.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Ordine di servizio N. 5v del 1923 - Bollettino N. 32 del 9 agosto 1923.

Vanno soppressi i seguenti ultimi periodi del punto 6 riguardanti la fornitura di carri coperti o carri scoperti con copertoni pei trasporti di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto:

« Tuttavia saranno forniti anche carri coperti o carri sco-
« perti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

« In caso vengano forniti copertoni, gli speditori dovranno
« farne richiesta sul documento di trasporto e le stazioni dovran-
« no applicare le tasse di nolo.

« Quando vengono utilizzati carri coperti, si dovrà far pre-
« sente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse,
« che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti
« propri ».

Digitized by Google

SENTENZA

Contratto di lavorazione legname - Inadempienza - Scioperi degli operai per maggiori mercedi - Forza maggiore - Inammissibilità.

Gli scioperi economici non realizzano il caso di forza maggiore, che esonera il debitore dall'adempimento della prestazione, trattandosi di ostacoli vincibili, sia pure con sacrifizio pecuniario e, quindi, compresi nell'alea contrattuale (1).

CORTE D'APPELLO DI ROMA (I sezione) — Sentenza 7-19 luglio 1923. *Pres.* Coppola, *est.* Timpanelli - Tambutto, appellante c. Ferrovie Stato.

Omissis.

Osserva che il Tambutto basa la propria impugnazione sopra questi motivi:

a) erroneamente il Tribunale negò l'ammissione delle prove dedotte da esso Tambutto allo scopo di dimostrare le cause, che gli avevano impedito di condurre a termine il lavoro;

b) erroneamente aveva quindi il Tribunale dichiarato risoluto, per fatto e colpa del Tambutto, il contratto 7 marzo 1920 con la conseguente condanna del Tribunale al risarcimento dei danni.

Ora, per ciò che concerne questi motivi d'impugnazione, è da por mente che i primi giudici fecero buon governo delle disposizioni di legge, relative al caso di forza maggiore, e niun fondamento giuridico hanno le doglianze, che al riguardo si muovono

(1) Ved. sentenza del Trib. di Roma 19 luglio 1922, confermata con la presente, inserita nel Bollettino 1922, IV, pag. 127 con richiami di precedenti giurisprudenziali.

Digitized by Google

dal Tambutto contro l'appellata sentenza. Il Tambutto dedusse in prima istanza e sostiene ancora in questo giudizio di secondo grado, come egli non potesse condurre a termine il lavoro, sia a causa di un duplice sciopero degli operai, sia a causa della natura speciale del legname rimasto a preparare ed accatastare, legname che non si prestava alla lavorazione coi mezzi ordinari.

Ma, quanto ai due scioperi degli operai addetti al lavoro, risulta dagli atti e documenti della causa che si trattò di sciopero d'indole puramente economico, e tale da non poter costituire il caso di forza maggiore. Con tali scioperi, infatti, gli operai addetti al lavoro non si proposero altro scopo, fuori di quello di conseguire un elevamento della mercede. E se così, e non altrimenti, non può parlarsi di caso di forza maggiore, che, ai termini della disposizione contenuto nell'art. 1226 Codice civile, è rappresentato da un avvenimento pel quale il debitore sia assolutamente impedito di adempiere alla prestazione. Il Tambutto poteva bene elevare sino alle maggiori pretese degli operai la loro mercede, e l'impedimento cessava.

Avrebbe incontrato certamente una perdita, ma questa rientrava nell'alea contrattuale, senza che per tale perdita potesse parlarsi di forza maggiore. Nè ad attribuire al secondo sciopero un carattere politico, e tale da dar luogo al caso di forza maggiore, potrebbe valere la forza, che il Tambutto deduce in questo giudizio di appello, o con la quale si propone di dimostrare che tale secondo sciopero non potesse comporsi nemmeno con l'intervento dell'autorità politica. Il semplice fatto di essersi interposto il Prefetto ed il sotto-Prefetto fra l'imprenditore e gli operai, allo scopo di tentarne la conciliazione, non distrugge l'altro fatto che gli operai, addetti a quel lavoro, scioperarono, per la pretesa non soddisfatta di una maggiore mercede, fosse pure eccessiva. Ben dissero, dunque, i primi giudici, che gli scioperi non giustificavano la condotta del Tambutto nel sospendere l'esecuzione del contratto.

Quanto poi alla natura del legname, residuale, che, a dire del Tambutto, non si prestava alla preparazione coi mezzi ordinari, e che perciò non poteva intendersi compreso nel contratto, molto meno incontrano fondamento le argomentazioni dell'appellante. Nel contratto 7 marzo si legge che il Tambutto assunse obbligo di preparare e accatastare la legna *residua non adatta per traverse*

risultante dalla lavorazione delle traverse finora eseguita e da quella che si farà nella presente stagione boschiva nei boschi di Moio e di Campora. Nessuna distinzione, quindi, fu fatta tra legname che per la sua lavorazione richiedesse mezzi straordinari, e perciò nemmeno per l'asserta natura speciale del legname residuato può dirsi giustificata l'avvenuta sospensione del lavoro.

E se una tale sospensione del lavoro da parte del Tambutto non risulta giustificata da nessun legittimo ed assoluto impedimento, ben fecero i primi giudici a dichiarare risoluto il contratto, per colpa del Tambutto medesimo, e ben fecero nel condannare costui al risarcimento dei danni, e devonsi senz'altro respingere i due motivi dello appello in esame.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 35

30 AGOSTO 1923

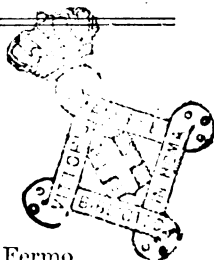
BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(2057) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 9 *luglio* 1923, *riguardante la designazione del comm. ing. Fermo Marini, capo compartimento delle ferrovie dello Stato, a far parte della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 1° dicembre 1904, n. 684, col quale venne costituita la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione;

Visto il R. decreto 3 febbraio 1921, col quale venne chiamato a far parte della suddetta rappresentanza il comm. ing. Angelo Vigna, quale capo compartimento delle ferrovie dello Stato in Milano;

Ritenuto che in tale carica è stato sostituito, in seguito al suo collocamento a riposo, dal comm. ing. Fermo Marini;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per gli affari esteri e le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione del comm. ing. Angelo Vigna è chiamato a far parte della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione l'ing. comm. Fermo Marini, capo compartimento delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 9 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — A. DE' STEFANI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 196 del 21 agosto 1923.

Errata-corrige.

Ordine di servizio N. 93-1922.

A pagina 445, alinea 14, del Bollettino Ufficiale n. 46 del 16 novembre 1922 (parte II) correggere in tonnellate 6 l'indicazione di tonnellate 10.

Parte II del *Bollettino ufficiale* n. 34-1923, pagina 545, punto 7 del Capo II, viaggiatori soggetti a condizioni speciali:

depennare nelle ultime due righe le parole: « *La distribuzione di questi biglietti è attualmente sospesa* ».

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 106.

Assicurazione dei bagagli presso la " Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli „

(Vedi ordine di servizio n. 182-1921).

A datare dal 1° settembre p. v. gli importi relativi alle marche e polizze della « Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli » in caricamento alle stazioni ed agenzie, dovranno essere tolti dalla rimanenza sui conti correnti. Quindi a fine agosto, le stazioni ed agenzie interessate si accrediteranno dell'importo equivalente al debito residuo (rimanenza) sui conti correnti stessi, facendo riferimento al presente ordine di servizio e non saranno altrimenti tenute ad indicare sul Mod. 3, l'importo della rimanenza.

La Sezione contabilità prodotti di Firenze dovrà comunicare al Controllo viaggiatori e bagagli gli importi che, a tale titolo, risulteranno accreditati sui conti correnti per i riscontri di competenza.

Le disposizioni di cui all'articolo 6 dell'Ordine di servizio n. 182-1921 restano pertanto annullate e sostituite da quelle seguenti.

FORNITURE E CONTABILITA'

1. — Le scorte delle marche a valore e delle polizze sono tenute dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, al quale le stazioni ed agenzie dovranno rivolgersi per ottenere le provviste necessarie, servendosi della speciale richiesta all'uopo istituita (modello 1), da restituirsi al prefato Controllo non più tardi di 5 giorni dalla data di ricevimento della fornitura.

Il quantitativo ricevuto delle marche, distinte per quantità e specie, e delle polizze, distinte per numero e specie, dovrà figurare tanto sul Mod. 2, quanto sul Mod. 3 all'apposita voce « Fornitura del mese », nonchè su apposito registro mod. Cı 207 che serve pel caricamento dei biglietti e dei bollettari bagagli.

Digitized by Google

2. — L'importo totale delle marche e polizze vendute, verrà versato giornalmente a cassa, promiscuamente con gli introiti della gestione bagagli. Nel contempo la stazione si addebiterà dell'importo stesso sul conto corrente di gestione, alla voce « Marche e polizze per assicurazione », da iscriversi a mano.

A fine mese l'ammontare di tali importi dovrà figurare sotto lo stesso titolo sul conto corrente riassuntivo Mod. CI 501 e sul relativo estratto Mod. CI 502.

3. — Le stazioni ed agenzie dovranno tenere nota giornalmente, sull'apposito registro (Modello 2), da conservarsi in atti presso la stazione, della quantità di marche valore e polizze vendute ed alla fine del mese dare l'esatta dimostrazione sul resoconto (Modello 3):

a) delle marche e polizze secondo le diverse specie, rimaste da vendere dopo la chiusura del mese precedente;

b) di quelle ricevute durante il mese in corso;

c) di quelle vendute;

d) delle marche e polizze annullate o restituite;

e) di quelle rimaste da vendere.

Tale modello dovrà essere controfirmato dal capo stazione o dal capo dell'agenzia, in segno di avere eseguiti opportuni accertamenti circa l'esattezza dei dati espositivi, rendendosi in tal modo solidalmente responsabile di qualunque irregolarità.

Il modello stesso sarà da inviarsi come corrispondenza ordinaria mensilmente, anche se negativo, racchiuso nell'apposita busta non più tardi del giorno 5 del mese successivo, cui si riferisce, al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, con allegate le matrice delle polizze vendute.

Le marche e polizze annullate, avariate, da restituire perchè eccedenti i bisogni, dovranno essere pure unite alla contabilità Mod. 3 cui si riferiscono e scritturate, come tali, sulla contabilità stessa all'apposita voce, diminuendo la relativa rimanenza del quantitativo delle medesime. Verificandosi erronea applicazione di marche, sugli scontrini Mod. CI 262-262 *bis*-263-266 e 266 *bis* si dovrà praticare tanto sul modello 2, quanto sul modello 3 apposita annotazione a chiarimento della differenza, fra l'importo contabilizzato e riscosso, e quello delle marche effettivamente utilizzate.

Il Controllo viaggiatori e bagagli, dopo accertata la regolarità

Digitized by Google

dei dati esposti nel suindicato modello 3, compilerà il riepilogo generale sull'apposito modello 4, indicandovi per ciascuna stazione ed agenzia, l'importo delle marche vendute per bagagli registrati, per bagagli depositati e di quello delle polizze.

Gli importi presi a debito dalle singole stazioni sui relativi conti correnti Ci 502, dovranno essere comunicati al Controllo viaggiatori e bagagli a cura della Sezione contabilità prodotti di Firenze, a mezzo del riepilogo generale del debito e del credito della gestione bagagli Mod. Ci 1537, in apposita finca, da intestarsi a mano.

4. — Il totale dell'importo delle marche e polizze vendute sarà poi, dal Controllo viaggiatori e bagagli, ripartito, a sensi degli articoli 9 e 16 della Convenzione, nella misura di 9/10 a favore della Compagia assicuratrice, e di 1/10 a favore del personale delle stazioni o delle agenzie.

Per la parte da liquidarsi alla Compagnia, dovrà essere emesso dal Controllo viaggiatori e bagagli un mod. Ci 1065 a debito del conto « Marche e polizze di assicurazione » ed a credito della « Compagnia Europea di assicurazione merci e bagagli » da inviarsi al Servizio Ragioneria - Sezione contabilità prodotti - Firenze, corredato del riepilogo generale e di un estratto di esso.

La detta Sezione contabilità prodotti, provvederà a sua volta all'emissione del relativo mandato d'ordine interessando i conti suindicati e contemporaneamente trasmetterà il riepilogo generale Mod. 4 alla Compagnia ed interesserà il Servizio Ragioneria per l'accredito alla Compagnia stessa, a mezzo della Banca Commerciale sede di Roma, con debito al nostro conto corrente, dando di ciò partecipazione alla prefata compagnia.

Per quanto riguarda la parte assegnata al personale delle stazioni e delle agenzie, il Controllo viaggiatori e bagagli, previo addebito al conto Marche e polizze di assicurazione, in base al ripetuto riepilogo generale, dovrà compilare, mensilmente, tanti ordini di pagamento, Mod. 7, quante sono le stazioni e le agenzie interessate, le quali se ne prenderanno credito, nei modi d'uso, sui conti correnti, allegando gli ordini di pagamento medesimi. La Sezione contabilità prodotti a sua volta, comunicherà, pure mensilmente, i detti ordini di pagamento al Controllo viaggiatori e bagagli, per gli accertamenti di competenza.

Digitized by Google

5. — Tutti gli stampati ed i registri occorrenti per questo servizio vengono forniti dalla Compagnia. Le stazioni debbono rivolgersi per le forniture al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, che ne conserva le scorte.

Distribuito agli agenti delle classi. 5 e 22.

Ordine di servizio N. 107.

Facoltà di servizio nella fermata di Albergo Crisi della linea: Chiusa Val Gardena-Pian Val Gardena e nuove distanze chilometriche effettive fra le stazioni e fermate della linea stessa.

La fermata di Albergo Grisi della linea Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena è stata ammessa al servizio viaggiatori, limitatamente da e per le stazioni, fermate e case cantoniere della linea stessa.

Per il rilascio dei biglietti provvede il personale di controlleria dei treni.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario » delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Cormons e alla stazione di Cervignano (edizione 1° gennaio 1921) a pag. 5 fra i nomi di Albes e Lagundo (Algund) devesi inserire:

Albergo Grisi/Chiusa Val Gardena/Chiusa Val Gardena Plan Val Gardena/Venezia 3° Bolzano/V (4).

Nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 8 dopo il nome di Alberese inserire: Albergo Grisi L. V./V./175/

Inoltre, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » parte II, tabelle polimetriche (edizione 1° marzo 1922) a pagina 17 sostituire la ta-

Digitized by Google

bella n. 66 Chiusa Val Gardena-Plan con quella di cui all'allegato *A* al presente ordine di servizio; a pag. 52 (indice alfabetico) dopo il nome di Albarese, inserire:/Albergo Grisi/66/

Infine essendo cambiati i nomi di alcune stazioni della linea Chiusa-Val Gardena-Plan Val Gardena opportune variazioni dovranno essere apportate all'indice del prontuario suddetto in base alle indicazioni della predetta nuova tabella n. 66.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, e 22.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 107-1923.

Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena

(Linea a scartamento ridotto non ammessa alle tariffe ed ai sistemi contabili, in vigore sulle ferrovie dello Stato e al servizio di corrispondenza).

Chiusa Val Gardena											
7	Navale di Lajön										
14	7	S. Pietro									
18	11	5	Roncadizza								
20	14	7	3	Ortisei-(S. Ulrico)							
24	17	11	7	4	Soplases						
26	19	13	8	6	2	S. Cristina					
27	21	14	10	8	4	2	Albergo Grisi				
29	22	16	11	9	5	4	2	La Pozza			
30	24	17	13	11	7	5	3	2	Selva		
32	25	19	15	12	8	7	5	4	2	Plan Val Gardena	

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 108.

Apertura all'esercizio della fermata di Taureana.

Il giorno 28 luglio 1923 è stata aperta all'esercizio, sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria, alla progressiva Km. 354-305 e a destra della linea stessa, la fermata di Taureana situata fra le stazioni di Gioia Tauro e Palmi dalle quali dista rispettivamente, Km. 5,225 e 3,520.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza limitazioni:

Non essendo la fermata stessa provvista di segnali fissi, provvederà il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

I versamenti degli introiti ricavati dalla vendita dei biglietti e per le spedizioni dei bagagli dovranno effettuarsi direttamente alla cassa Compartimentale di Napoli con le norme stabilite dall'ordine di servizio n. 184, 1913 lettera *F* cioè ogni 7 giorni e precisamente il 6, 14, 21 e l'ultimo del mese.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) a pagina 16, tra le stazioni di Taurasi e Tavagnasco Settimo, aggiungere Taureana B-Re-142.

Nella parte I del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) a pag. 59 fra i nomi di Taurasi e Tavagnasco Settimo, devesi inserire: /Reggio Cal./Taureana/Battipaglia-Reggio Calabria/ 3° Reggio Cal. - Reggio Cal./V./B./

Nella parte II del Prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 43 e 44 nelle tabelle polimetriche n. 158 B e 158 C, devesi trascrivere fra i nomi di Gioia Tauro e Palmi, il nome di Taureana con le distanze indicate nel prospetto allegato al presente ordine di servizio.

Digitized by Google

A pagina 68 fra i nomi di Taurasi e Tavagnasco Settimo devesi inserire

/Taureana/158 B-158 C./

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

all'indice, alla propria sede, aggiungere Taureana; con il numero della pagina ed il numero progressivo;

all'interno dei prontuari stessi fra i nomi delle stazioni di Gioia Tauro e Palmi inserire « Taureana » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo instradamento procedendo come appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Battipaglia-Reggio di Calabria, la distanza deve essere rilevata dalle tabelle 158-B e 158-C alle pagine 43 e 44 della parte II del prontuario generale già modificate come sopra è detto. Per i prontuari di tutte le altre stazioni la distanza dovrà essere formata aggiungendo Km. 90 a quella indicata per S. Pietro a Maida Km. 4 a quella indicata per Palmi e scegliendo quella che dal confronto risulterà minore.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 108-1923.

Distanze dalla fermata di Taureana alle stazioni della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

Stazione		Km.
Battipaglia	Km.	355
S. Nicola Varco	»	350
Albanella	»	342
Capoccio Roccadaspide	»	338
Pesto	»	334
Ogliastro Cilento	»	329
Agropoli	»	325
Torchiara	»	319
Rutino	»	313
Omignano	»	308
Castelnuovo Vallo	»	304
Casal Velino	»	301
Ascea	»	294
Pisciotta	»	287
S. Mauro La Bruca	»	280
Centola	»	275
Celle Bulgheria Roccagloriosa	»	271
Torre Orsaia	»	263
Policastro del Golfo	»	258
Capitello	»	256
Vibonati	»	252
Sapri	»	249
Acquafredda	»	242
Maratea	»	236
Marina di Maratea	»	232
Praja d'Ajeta Tortora	»	224
S. Nicola Arcella	»	218
Scalea	»	212
Verbicaro Orsomarso	»	206
Grisolia Cipollina	»	203
Cirella Majerà	»	200
Diamante	»	196
Belvedere Marittimo	»	189
Sangineto	»	185
Capo Bonifati	»	182
Cetraro	»	174
Acquappesa	»	170
Guardia Piemontese	»	167
Fuscaldo	»	160
Paola	»	154
S. Lucido Marina	»	149
Fiumefreddo (Bruzio)	»	142
Longobardi	»	138
Belmonte Calabro	»	132
Amantea	»	129
Serra Aiello	»	121
Nocera Tirinese	»	115
Falerna	»	109
S. Eufemia Marina Gizzeria	»	101
S. Eufemia (diramazione)	»	97
S. Pietro a Maida	»	91
Curinga	»	87
Francavilla Angitola	»	79
Pizzo	»	71
Monteleone P. S. Venere	»	68
Briatico	»	59
Zambrone	»	54
Parghelia	»	48
Tropea	»	45
Ricadi	»	38
Coccorino	»	34
Joppolo	»	29
Nicotera	»	24
Rosarno	»	16
Gioia Tauro	»	6
Palmi	»	4
Bagnara	»	14
Favazzina	»	19
Scilla	»	23
Cannitello	»	29
Pezzo	»	30
Villa S. Giovanni Marina	»	32
Catona	»	35
Gallico	»	38
Archi Reggio	»	40
S. Caterina Reggio	»	43
Reggio Calabria succursale	»	44
Reggio Calabria centrale	»	46
Reggio Calabria marittima	»	45 / 46

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 109.

Trasformazione del Magazzino Approvvigionamenti di Voghera in Magazzinetto di Officina a scorta mobile.

(Vedi Ordine Generale n. 6-1914; Ordine di Servizio n. 392-1914; Ordine di Servizio n. 10-1920).

A datare dal 1° settembre p. v. il Magazzino approvvigionamenti di Voghera resta soppresso. Cessa così la competenza di giurisdizione prevista pel detto Magazzino a pagina 10 e 11 del fascicolo « Circoscrizione dei magazzini » allegato all'ordine di servizio n. 392-1914.

Con la stessa data 1° settembre p. v. e con elementi tratti dal sopprimendo Magazzino, viene costituito nel luogo un magazzinetto a scorta mobile, annesso alla locale Officina del materiale mobile, con incarico di provvedere alle somministrazioni interessanti l'officina stessa nonchè gli altri impianti in sede (deposito locomotive e squadra di rialzo) dipendenti dal Servizio materiale e trazione. Per il deposito locomotive le somministrazioni da parte del costituendo magazzinetto si limiteranno alle materie di consumo ed ai materiali d'ordinario impiego; mentre per le somministrazioni dei pezzi di ricambio e dei materiali speciali il detto deposito continuerà a rivolgersi ai Magazzini approvvigionamenti indicati a pagina 14, 16 e 20 del « Prospetto della circoscrizione dei magazzini » allegato all'ordine di servizio n. 76-1915.

Il magazzinetto annesso all'Officina del materiale mobile di Voghera avrà — a sua volta — come base di rifornimento il magazzino di Milano, al quale farà capo anche per le vendite dei materiali fuori uso.

Con apposite disposizioni di ordine interno, e di comune intesa, i Servizi interessati stabiliranno le modalità di esecuzione del provvedimento riguardo ai conseguenti movimenti di scorte e di personale, e concreteranno precise norme circa il funziona-

Digitized by Google

mento del costituendo magazzinetto ed i suoi rapporti col Magazzino e col Riparto approvvigionamenti di Milano, analogamente a quanto è già stato praticato per il Magazzino di Siena, di cui all'ordine di servizio n. 72-1923.

Ordine di servizio N. 110.

Estensione di servizio della fermata di Montenero Valcocchiara.

Dal giorno 1° agosto 1923 la fermata di Montenero Valcocchiara della linea Sulmona-Caianello, attualmente gestita per mezzo di assuntore in base alle norme dell'ordine di servizio n. 132 pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 51 del 16 dicembre 1920, ed ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani nonchè ai trasporti merci in collettame a grande velocità di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 cadauno, e al servizio merci a carro completo a piccola velocità per conto della Società Torbiere Riunite con tassazione in base all'avvertenza *C* a pag. 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche » viene abilitata anche al servizio pubblico delle merci in collettame a piccola velocità limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 cadauno.

In conseguenza di ciò, nella parte 1ª del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » in corrispondenza al nome di Montenero Valcocchiara a pag. 38, si dovrà nella colonna 10 aggiungere il richiamo (11) all'indicazione (8) e in calce alla pagina stessa riportare la seguente nota:

(11) Limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di Servizio (edizione marzo 1921) » a pagina 13 di contro al nome della

---

Digitized by Google

Stazione di Montenero Valcocchiara si dovrà depennare il richiamo (41) e a pagina 18 si dovrà depennare la nota (41).

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle gestioni merci, di contro al nome della stazione di Montenero Valcocchiara dovranno essere esposte due distanze, e cioè una effettiva ed una virtuale.

Per i prontuari delle stazioni della linea: Sulmona-Isernia-Campobasso, la distanza effettiva dovrà essere rilevata dalla tabella n. 130 a pag. 35 del Prontuario generale, parte II (edizione 1° marzo 1922); per tutti gli altri prontuari la detta distanza dovrà essere formata aggiungendo Km. 4 a quella indicata per Alfedena Scontrone, Km. 14 a quella indicata per S. Pietro Avellana e scegliendo poi quella che dal confronto risulterà minore.

L'istradamento da indicare sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

La distanza virtuale dovrà essere formata nel modo seguente:

Per le stazioni del tronco Sulmona-Alfedena Scontrone detta distanza sarà uguale a quella di Castel di Sangro; per le stazioni dei tronchi Castel di Sangro-Isernia-Campobasso sarà uguale a quella di Alfedena Scontrone.

Per i prontuari di tutte le altre stazioni la distanza virtuale sarà uguale a quella effettiva aumentata di Km. 4, se quest'ultima è computata per la via di Sulmona o di Campobasso o di Vinchiaturo, aumentata invece di Km. 3 se computata per la via di Isernia.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 43.

Biglietti di abbonamento a prezzo ridotto.

In base agli accordi intervenuti con la Società anonima per le ferrovie Nord-Milano è stato ammesso lo scambio di facilitazioni per biglietti di abbonamento, previsto dal R. decreto n. 705

Digitized by Google

dal 3 settembre 1909, pubblicato nel bollettino ufficiale n. 46 dello stesso anno.

Gli agenti stabili delle ferrovie dello Stato potranno ottenere per percorsi sulle linee delle ferrovie della Nord-Milano, biglietti d'abbonamento a prezzo ridotto unicamente però nel caso previsto dal comma *a*) dell'art. 2 dello allegato 6-*C* alle tariffe viaggiatori, e cioè per dimora autorizzata fuori della residenza dell'ufficio.

Per ottenere i biglietti di abbonamento gli interessati dovranno farne motivata domanda, pel tramite della Sezione Movimento e Traffico di Milano, all'ufficio abbonamenti della Direzione dell'Esercizio delle ferrovie Nord-Milano, con sede in Milano, unendo alla domanda la propria fotografia, in duplice copia (non montata su cartoncino) da applicarsi poi sul biglietto.

Nella domanda dovrà essere indicata la precisa dimora dell'agente.

La Sezione Movimento di Milano, ove la domanda sia regolare e nulla vi osti, in relazione alle condizioni che regolano la concessione degli abbonamenti a prezzo ridotto agli agenti ferroviari, trasmetterà la domanda medesima al predetto Ufficio abbonamenti della Direzione della Nord-Milano, ove l'interessato dovrà recarsi a ritirare l'abbonamento domandato.

Il prezzo complessivo dei biglietti di abbonamento deve essere pagato sempre in via anticipata al predetto Ufficio abbonamenti e verrà calcolato in base ai prezzi in vigore per gli abbonamenti ordinari, ridotti del 50 %.

Reciprocamente si ammette che i soli agenti stabili dipendenti dalla Società anonima per le ferrovie Nord-Milano, possono ottenere, su percorsi non superiori a Km. 100 delle Ferrovie dello Stato, ed unicamente per il caso previsto dal comma *a*) dell'art. 2 dell'allegato 6-*C* alle tariffe, biglietti di abbonamento a prezzo ridotto del 50% sulla tariffa stabilita per gli abbonamenti ordinari.

Per ottenere detti biglietti di abbonamento, gli agenti della Società anzidetta dovranno avanzare domanda su carta semplice alla Sezione Movimento e Traffico di Milano; sulla richiesta dovrà figurare il luogo di dimora degli agenti stessi, ed il nulla-osta della Direzione d'esercizio delle ferrovie anzidette a risiedere fuori della residenza ordinaria di ufficio.

Digitized by Google

Quale documento di identificazione personale è prescritto l'uso della tessera con fotografia, stabilita per gli abbonamenti ordinari.

La Sezione Movimento di Milano, incaricata del rilascio dei biglietti in parola, emetterà gli abbonamenti in uso per gli impiegati ed agenti delle amministrazioni centrali e provinciali dello Stato, praticando, di massima, le norme e condizioni relative.

Comunicazioni.

Parziale riammissione alle gare.

Con riferimento al comunicato inserito nel *Bollettino ufficiale* n. 2, dell'11 gennaio c. a., pag. 25, si rende noto che il Ministero della marina con decreto del 12 luglio 1923, n. 8662, ha riammesso a fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, il signor Agostino *Faggian* fu Luigi, commerciante di Spezia.

Rimane invece confermato il provvedimento di esclusione nei riguardi di Faggian Luigi di Agostino, pure commerciante di Spezia.

Digitized by Google

Circolare N. 12^{V}

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 18 settembre p. v., estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così

Digitized by Google

non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze ed i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il 30 settembre p. v., comunicheranno all'ufficio Circolazione Veicoli il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CR
CIz 44274 - 44458 - 44462 - 44468 - 44474 - 44479 - 44482 - 44489
44510 - 44515 - 44539 - 44588 - 44591.

Bagagliai.

CR
DI 87285 - 87291 - 87299 - 87400 - 87408 - 87664 - 87668.

Carri.

F 130255 - 130260 - 130267 - 130275 - 130280 - 130841 - 130846
130852 - 130857 - 131668 - 131671 - 131674 - 131677.
Poz 695080 - 695085.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

SENTENZA

Contratto di trasporto - Carico mittente - Incendio della merce - Ricevuta di spedizione non ancora rilasciata - Irresponsabilità del vettore.

Obblighi e responsabilità del vettore nel contratto di trasporto sorgono solo col rilascio della ricevuta di spedizione. Perciò, quando pur si tratti di merce il cui carico è obbligatorio per la Ferrovia, la consegna della nota di spedizione al vettore e la consegna di questi del vagone al mittente non bastano di per sè ad ingenerare una responsabilità per difetto di vigilanza o di custodia, se il carico sia effettivamente eseguito dal mittente stesso, e, prima che la ricevuta di spedizione sia rilasciata, la merce venga distrutta da incendio.

CORTE D'APPELLO DI BRESCIA. — Sentenza 14 febbraio 1922. (*Pres.* Scotti) - Arrigoni e Bonaiti c. Ferrovie Stato.

(*Omissis*).

1° Gli argomenti principali dell'appellante si fondano sostanzialmente e si aggirano prevalentemente sopra una posizione di diritto: quella cioè che data la specie della spedizione, il caricamento ne spettasse alle Ferrovie; e sopra una posizione di fatto quella cioè che nel mattino del 12 giugno 1919 essa appellante aveva consegnato alle Ferrovie (prima adunque che fosse incominciato il carico) la richiesta di spedizione. Ora, che a regime normale quel caricamento spettasse alle Ferrovie non è dubitabile, nè le Ferrovie contestano.

Dispone l'articolo 69 delle Tariffe che tale operazione è di regola eseguita dall'Amministrazione: nè la paraffina è prevista in alcuna tariffa speciale ove sia stabilito il carico a cura e spese del

Digitized by Google

mittente. Ma, a termini della disposizione medesima, può intervenire una convenzione particolare per cui la cura e la spesa del caricamento passano al mittente; ed in tale caso l'obbligo dell'amministrazione è soddisfatto, quando essa abbia collocato il vagone in luogo al quale si possa accedere per il carico e il mittente deve compiere il caricamento nel termine di 24 ore; e durante la operazione le Ferrovie possono impartire le norme e cautele necessarie per il buon andamento del servizio e la buona conservazione del materiale. Senonchè le Ferrovie sostengono e hanno domandato ed il Tribunale le ha ammesse a provare che, nel caso concreto il caricamento era stato assunto dalla mittente ditta Arrigoni Bonaiti.

Si osserverà in proposito all'ammissione di tale prova testimoniale che essa non impinge nel divieto dell'art. 53 del Codice di commercio. È pacifico infatti che in concreto il contratto di trasporto non si era perfezionato mediante il rilascio della ricevuta di spedizione (art. 94 tariffa generale) laonde codesta convenzione particolare relativa al caricamento, essendo necessariamente al di fuori di un contratto di trasporto, sfuggiva al divieto accennato. Nel merito poi, si osserverà che l'assunto delle Ferrovie, all'effetto di stornare la responsabilità che normalmente le spetterebbe se il carico avesse dovuto essere da esse ferrovie eseguito, è giuridicamente esatto. L'art. 129 delle Tariffe, infatti, stabilisce il cominciamento della responsabilità delle Ferrovie dal momento del rilascio della ricevuta e tale rilascio ha luogo compiuta che sia la consegna della merce (art. 93 tariffa generale). Ma quando il carico viene eseguito dal mittente, il momento iniziativo della responsabilità (sempre determinato dal momento del rilascio della ricevuta, mentre quest'ultimo deve sempre coincidere con quello della consegna della merce) non può aversi prima del compimento del carico.

Prima di questo, infatti, lo si è già notato, le Ferrovie hanno il solo obbligo di dare il vagone. Durante il carico esse hanno solo diritti: quelli cioè di dare le disposizioni occorrenti pel buon andamento del servizio e per la buona conservazione del materiale. Le tariffe ricordano questi diritti con un chiaro senso di esclusione di doveri relativi alla buona conservazione delle cose che si stanno caricando.

Tali doveri sarebbero d'altronde incompatibili, e letteralmente

Digitized by Google

e razionalmente con la condizione che il carico viene eseguito a cura e spese del mittente: poichè questa condizione implica l'addossamento al mittente di tutte le responsabilità relative alla conservazione della merce durante le operazioni di carico. Sarebbe assurdo pensare alla possibilità che le Ferrovie avessero una responsabilità contrattuale per la conservazione delle cose che a cura e spese del mittente si stanno caricando. Ed è giusto e razionale che tale responsabilità incominci solo quando sia ultimato il carico, e con tale compimento debba considerarsi avvenuta la consegna della cosa da trasportarsi. E' quì il caso di notare come a torto l'appellante ricorra al noto capo del Digesto: *Si servo meo utaris....* qui non le Ferrovie avrebbero usato i servi del mittente, sibbene se ne sarebbe servito il mittente stesso.

E a diverse condizioni di cose è giusto seguano conseguenze diverse.

L' assunto delle Ferrovie verrebbe pertanto, se provato ad escludere il principale assunto di diritto dell'appellante e quindi bene fece il Tribunale ad ammettere un mezzo istruttorio inteso alla dimostrazione di una difesa giuridicamente possibile.

II. — L'assunto principale dell'appellante, in linea di fatto è quello che esso prima ancora di iniziare il carico della paraffina, aveva provveduto a consegnare alla stazione la richiesta della spedizione del che si avrebbe secondo la appellante, argomento nel fatto che era stato consegnato il vagone e nella considerazione che trattavasi di una merce consegnata in più riprese; mentre la appellante aveva già dedotto in prima sede a prova la circostanza della consegna della richiesta di spedizione: prova sulla cui ammissione ancora insiste in via subordinata.

La Corte osserva che nel caso in cui il carico sia posto a cura e spese del mittente, siccome la richiesta della spedizione deve essere presentata nel termine stabilito per il carico e così, praticamente anche a carico ultimato, ne consegue che la consegna del vagone non implica presentazione della richiesta di spedizione. Quanto poi alla circostanza che la merce sia stata portata al caricamento in più riprese, essa implicherebbe la presentazione della richiesta all'atto della prima consegna della merce, solo se il carico avesse dovuto esser fatto dalle Ferrovie; non quando esso è posto a cura e spese del mittente. E tutto ciò fu già dimostrato.

Digitized by Google

D'altronde anche fosse dimostrato che in concreto la richiesta di spedizione era stata presentata prima dell'incendio, trattasi di un atto privo di qualsiasi importanza giuridica.

La Arrigoni Bonaiti avrebbe potuto compiere questa modalità anche più tardi, a caricamento ultimato; ma l'averla compiuta prima (come ne aveva diritto) non implicava vantaggi per essa, nè doveri o responsabilità per l'Amministrazione, poichè i doveri e la responsabilità della Amministrazione non incominciavano che col rilascio della ricevuta di spedizione: e prima di questo momento, l'Amministrazione aveva il solo dovere di fornire il vagone in condizioni idonee per le operazioni del carico.

III. — Nè più fondatamente l'appellante cerca di dimostrare la responsabilità delle Ferrovie come depositarie della merce, oppure per colpa del suo personale che avrebbe trascurato di sorvegliare i 57 sacchi di paraffina già carica quando coloro che l'appellante chiama i suoi incaricati e che secondo le Ferrovie erano i facchini mandati ad eseguire il carico, si assentarono durante l'ora della colazione.

Come ben disse il Tribunale un deposito richiede la tradizione della cosa; e la Corte ha già dimostrato che nell'assunto delle Ferrovie, tale consegna non aveva ancora avuto luogo al momento dell'incendio. Di più e anzi prima si deve osservare che un deposito richiede in analoga volontà contrattuale debitamente espressa, e nulla in questo ordine di cose, potè mettere avanti la Arrigoni Bonaiti per configurare nel caso concreto la conclusione di un contratto di deposito.

Quanto alla colpa per mancata vigilanza o per il mancato opportuno riparo della merce infiammabile nello intervallo in cui fu sospeso il caricamento (o perchè era sopravvenuta l'ora della colazione come dice l'appellante, o perchè il personale dell'Arrigoni Bonaiti doveva aspettare l'arrivo della successiva partita di merce, come dicono le Ferrovie) è ovvio il dire che tali colpe non potevano cadere se non sopra coloro che avevano la cura del caricamento; epperciò sopra il personale del mittente, secondo l'ipotesi e l'assunto delle Ferrovie; e solo dopo esclusa tali ipotesi potevano imputarsi al personale ferroviario.

IV. Per le premesse considerazioni è reso evidente, come, escluso il capitolo probatorio 2 delle Ferrovie, relativo all'assun-

Digitized by Google

zione da parte dell'Arrigoni-Bonaiti delle cure e spese del carico, gli altri capitoli probatoriali ammessi dal Tribunale, erano di dubbia utilità per la decisione della causa; compreso fra essi anche quello dedotto dalle Ferrovie ed inteso ad escludere il passaggio vicino al vagone di cui è causa, di una macchina a vapore nelle due ore precedenti all'incendio. Ed infatti neanche la Arrigoni Bonaiti ha mai prospettato espressamente questo passaggio come possibile causa dell'incendio.

Ma non vi ha appello incidentale in proposito; epperciò la sentenza deve anche sotto questo punto di vista essere confermata.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 36 — 6 SETTEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(2232) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Ordine Generale N. 5.

Nuovo Regolamento per il vestiario uniforme.

Col 1° settembre 1923 è andato in vigore il nuovo « Regolamento per il vestiario uniforme e disposizioni concernenti la somministrazione di altri oggetti al personale », approvato da S. E. il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato con deliberazione n. 1644 del 20 agosto c. a.

Tale nuovo Regolamento viene distribuito a cura del Servizio Approvvigionamenti.

Con apposita circolare verranno pubblicate le norme di applicazione del Regolamento stesso.

Ordine di servizio N. 111.

Estensione di servizio nella stazione di Itri.

A partire dal 10 agosto 1923 è stato aperto al servizio pubblico lo scalo merci della stazione di Itri della linea Roma-Formia sulla direttissima Roma-Napoli che venne aperta all'esercizio in base all'O. S.n. 49-1922 con le facoltà di cui al secondo capoverso del punto III dell'O. S. stesso.

Detta stazione è provvista dei seguenti impianti:

— un magazzino merci, a sinistra della linea, per il servizio promiscuo della G. V. e della P. V. in arrivo e partenza, con relativo binario di accosto della linea, per il servizio promiscuo della tivo binario di accosto della lunghezza utile di m. 12.

— un'asta di manovra dello scalo della lunghezza utile di m. 140.

—un piano caricatore scoperto, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 25.

Digitized by Google

La stazione di Itri è stata così abilitata a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno, cumulativo italiano ferroviario marittimo ed internazionale, di numerario, valori, veicoli e bestiame a grande e a piccola velocità.

In conseguenza di quanto precede, nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » e nella « Prefazione generale all'Orario Generale di servizio (edizione marzo 1921) » si dovranno apportare le aggiunte e modificazioni indicate nell'allegato al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 111-1923.

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » devesi: a pag. 31 di contro al nome di Itri togliere il richiamo (11) alle lettere G. e O. ed inserire le lettere F. ed S. rispettivamente nelle colonne 16 e 19.

In calce alla pagina stessa cancellare la nota (11).

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) » a pagina 11, di contro al nome di Itri, devesi cancellare la lettera L.

Digitized by Google

Circolare N. 44.

Rilascio di biglietti a tariffa militare su presentazione di richieste Mod. *B* verde.

Si è riscontrato che molte stazioni, su presentazioni di richiesta mod. B di color verde rilasciano biglietti a tariffa militare col bollo, anzichè i prescritti facoltativi Mod. Ci 200 a tariffa militare senza bollo.

Tale irregolarità, per la quale vengono fatte pagare indebitamente ai militari viaggianti per servizio somme maggiori di quelle dovute, e da luogo a continue lagnanze da parte dell'Amministrazione militare, deve immediatamente cessare.

Si richiamano pertanto le stazioni all'osservanza del disposto del paragrafo 14 primo capoverso, del Regolamento per i trasporti militari il quale prescrive che su presentazione di richieste Mod. *B* verde, debba applicarsi la tariffa militare *esente da bollo,* avvertendo che saranno presi severi provvedimenti a carico dei responsabili qualora l'inconveniente continuasse a verificarsi.

Circolare N. 45.

8ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla Circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922, che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 luglio 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

Digitized by Google

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
BENASSI Tommaso & C.	Via S. Carlo 8 - Modena	925200	925499
OLEIFICI LIGURI NAPOLETANI (Società Anonima)	Via Agostino Depretis 102 - Napoli	926200	926499
SACCHI Piera	Via Umberto I - Groppello Cairoli	904000	904199

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

Sentenza

Espropriazione per P. V. - Danni dipendenti da inadempienza contrattuale - Loro estraneità alla stima dell'indennizzo di esproprio - Motivazione.

I danni derivati da una pretesa inadempienza contrattuale esorbitano dai limiti nei quali deve essere contenuta la stima della indennità di espropriazione, consistendo questa nel giusto prezzo che avrebbe avuto l'immobile in una libera contrattazione di compra-vendita.

La motivazione erronea o deficiente su di una questione di diritto non produce la nullità della sentenza quando la medesima si regga su altra argomentazione accessoria o sussidiaria, ritenuta esatta ed esauriente.

CORTE DI CASSAZIONE DI ROMA. — 18 maggio-21 giugno 1923. — *Pres.* Morgigni, *est.* Petrone, *P. M.* Nucci (concl. conf.) — Società Gen. per la industria mineraria ed agricola « Montecatini », *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato *resistenti.*

(*Omissis*).

Osserva che al primo motivo del ricorso si censura la sentenza per non aver esaminato la deduzione della Società che i danni, derivati dalla chiusura dell'opificio nel 1° agosto 1917 e dalle spese di custodia del medesimo, fossero una conseguenza diretta e immediata della espropriazione e rientrassero quindi nell'orbita degli accertamenti estimativi, da eseguirsi dal perito.

Ma la censura è infondata, giacchè la Corte d'appello ha preso in esame quella deduzione e ha ritenuto che gli asseriti danni, derivati da una pretesa inadempienza contrattuale, uscissero dai limiti, entro cui, a norma degli articoli 39 e 40 della legge 25 giugno 1865, deve essere contenuta la stima della indennità, consistendo, per la chiara disposizione, di quei testi, la indennità, dovuta all'espropriato, nel caso di occupazione, totale, nel giusto prezzo, che avrebbe avuto l'immobile in una libera contrattazione

Digitized by Google

di compra-vendita, e nel caso di occupazione parziale, nella differenza tra il giusto prezzo, che avrebbe avuto l'immobile avanti l'occupazione, ed il giusto prezzo che potrà avere la residua parte di esso dopo l'occupazione, ed essendo i pretesi danni del tutto estranei all'accertamento del prezzo dell'immobile.

La Corte di appello non ha escluso che i danni, derivanti da inadempimento contrattuale dell'espropriante, fossero risarcibili, ma ha ritenuto che, siccome, per stabilire se e in quale misura debbano essere indennizzate le conseguenze dipendenti dallo inadempimento di una obbligazione contrattuale, si richiedevano indagini e valutazioni diverse da quelle prescritte per la determinazione del giusto prezzo dell'immobile espropriato, così alle indagini sull'*an et quantum debeatur* in ordine ai medesimi non dovesse procedersi in sede di stima della indennità di espropriazione e di opposizione alla misura di essa, ma in giudizio *ex integro,* in cui si sarebbe dovuto innanzi tutto esaminare se sussistesse la pretesa obbligazione contrattuale e se effettivamente l'Amministrazione delle ferrovie si fosse resa dalla medesima inadempiente.

Osserva che col secondo motivo si muove doglianza, perchè la Corte di appello ha ritenuto che « in ogni modo l'atto di opposizione contenesse la sola impugnativa della valutazione della indennità, fatta dal perito Cameroni, e non pure la domanda di risarcimento dei suindicati danni, e che la rifusione di quei danni non potesse essere chiesta con la comparsa conclusionale per esservi una parte contumace, il prefetto di Forlì », mentre che l'atto di opposizione comprendeva anche la domanda dei danni ed il prefetto di Forlì non poteva essere considerato come parte in causa.

Senonchè la corte di merito ha esaminato il contenuto dell'atto, di citazione e da tale esame ha tratto il convincimento che il predetto atto « contenesse impugnativa della valutazione dell'ingegner Aldo Cameroni (nominato dal Tribunale in base della disposizione dell'art. 32 della legge sulla espropriazione per pubblica utilità) e nulla più, non contenesse cioè anche la domanda di risarcimento di danni conseguenti ad inadempienza contrattuale da parte delle ferrovie »; e quell'apprezzamento di fatto è incensurabile in questa sede.

E' vero che la sentenza denunziata è caduta in errore quando ha affermato che non si potesse in corso di causa proporre la do-

Digitized by Google

manda di risarcimento per essere contumace il prefetto di Forlì, giacchè il Prefetto non è parte nel giudizio di opposizione alla stima e l'art. 51 della legge succitata prescrive la intimazione al Prefetto dell'atto di opposizione ai soli effetti dell'art. 55, per fare cioè avere conoscenza della lite precedente a lui, al quale spetta di ordinare il pagamento della somma dovuta agli espropriati, appena sia divenuta definitiva la determinazione dell'ammontare della indennità.

Ma non è men vero che la Corte di appello ha fondato la sua decisione principalmente su un'altra ragione (la quale basta da sè sola a sorreggerla) del tutto indipendente da quella della non comparizione del Prefetto, dappoichè ha ritenuto che « ammesso pure che quella domanda fosse stata ritualmente proposta, la stessa economia dei giudizi, invocata dalla Società, imponeva la soluzione di riserva adottata dai primi giudizi, non potendosi domandare al perito le indagini, al proposito indicate dalla Società, se prima non si fosse risolta la questione della responsabiltà contrattuale delle ferrovie, la quale risoluzione non si presentava nè facile, nè piana, avendo l'Amministrazione ferroviaria negato la esistenza di qualsiasi convenzione ». « Le opposizioni (ha soggiunto la Corte) fatte dalle Ferrovie alla suddetta domanda di risarcimento di danni sono gravi e di lunga indagine e la discussione procrastinerebbe a lungo la definizione della causa sopra ciò, che ne costituisce principalmente la materia, ossia sulla determinazione delle indennità, spettanti a senso degli articoli 39 e 40 della legge 25 giugno 1865 ».

Osserva che col terzo motivo si denunzia la sentenza per aver trascurato di esaminare l'altra deduzione della Società di dovere la istanza di rifusione dei danni per colpa contrattuale essere proposta e risoluta nel giudizio pendente anche per la disposizione dell'art. 1346 del Codice civile, per la quale tutte le domande, da qualunque causa procedano, che non siano interamente giustificate per iscritto, debbono essere proposte nello stesso giudizio.

Al riguardo va rilevato che, per la testuale disposizione dell'art. 265 del regolamento generale giudiziario, il giudice non è obbligato a confutare tutti gli argomenti addotti in contrario dai patrocinatori delle parti.

E del resto la infondatezza dell'argomento della Società ap-

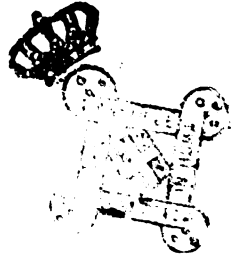
Digitized by Google

pariva manifesto, una volta che la disposizione dell'art. 1346 non ha altro scopo che quello di impedire che, mediante la proposizione delle domande in diversi giudizi, venga elusa la sanzione, contenuta nell'art. 1345, in ordine alla inammissibilità della prova testimoniale nell'ipotesi, ivi contemplate, a tale sanzione non trovava applicazione nella specie.

Osserva relativamente al quarto motivo, che la Corte di appello non solo non ha negato, ma ha esplicitamente riconosciuto che « si possono proporre più azioni con un solo atto contro la stessa persona fisica o giuridica in dipendenza di titoli o *causae debendi* diverse ». Ma (come si è di sopra rilevato) avuto riguardo alla specialità del caso concreto, tenuto conto sopratutto che si era in sede di opposizione alla stima, fatta dal perito, della indennità di espropriazione, spettanti in base agli articoli 39 e 40 della legge 25 giugno 1865, che i pretesi danni, derivanti da inadempimento ad un rapporto contrattuale, esulavano dai limiti, nei quali doveva essere ed era stata contenuta la predetta stima e che per la risoluzione della controversia su quei danni sarebbero occorse complicate indagini e lunghe istruttorie, le quali avrebbero ritardato di molto la definizione di quello che costituiva l'abbiettivo principale della lite ha ritenuto, al pari dei giudici di primo grado, « opportuna, se non rigorosamente doverosa, la semplice riserva di azione alla Società per i summenzionati danni ».

Osserva che col quinto motivo si lamenta che la sentenza non abbia disposta la prova testimoniale, invocata dalla Società sui fatti articolati ai numeri 11 e 12 per dimostrare le mutate condizioni di carico e scarico e il nuovo raccordo ferroviario, che si era dovuto eseguire a seguito della espropriazione.

Anche questa doglianza è destituita di fondamento giuridico, dal momento che il Trbunale aveva ritenuto che i danni, derivanti dalle mutate condizioni suddette e dal raccordo ferroviario, sarebbero stati risarcibili solamente se la espropriazione fosse stata parziale, e aveva dato incarico al perito di accertare se si trattasse di espropriazione parziale o di espropriazione totale, e quel capo della sentenza non era stato investito di appello da nessuna delle parti. Ragionevolmente pertanto fu dichiarato prematura la istanza di ammissione della prova testimoniale.

Va adunque rigettato il ricorso.

Digitized by Google

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO
PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . L. **16.00**

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » **32.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Digitized by Google

ANNO XVI – N. 37 13 SETTEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(2472) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 12 *luglio* 1923, *n.* 1816, *riguardante l'esecuzione piena ed intera all'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) e alla convenzione firmata il 29 marzo 1923 a Roma, per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro degli esteri e Ministro dell'interno e del Ministro delle finanze, di concerto coi Ministri della giustizia e degli affari di culto e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data:

1° All'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, sedente a Vienna, conchiuso a Roma il 29 marzo 1923 fra il Regno d'Italia, la Repubblica d'Austria, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Regno d'Ungheria e la Compagnia

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 agosto 1923, n. 205.

Digitized by Google

delle Ferrovie Meridionali con l'intervento del Comitato rappresentante i portatori di obbligazioni emesse dalla detta Compagnia;

2° Alla convenzione per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali) conchiusa egualmente a Roma il 29 marzo 1923.

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, è autorizzato ad assumere l'esercizio della rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali) compresa nei confini del Regno, alle condizioni previste dall'accordo indicato all'art. 1, come pure a conchiudere ogni convenzione speciale dallo stesso prevista, la quale non rechi nuovi oneri finanziari a carico dello Stato, ed è pure autorizzato a dichiarare che viene fatto uso del diritto di pagare un canone fisso agli effetti dell'art. 29 di detto accordo.

Art. 3.

Con decreto del Ministro delle finanze saranno introdotte nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa del Ministero delle finanze le variazioni occorrenti in dipendenza degli accordi di cui al presente decreto stipulati a Roma il 29 marzo 1923.

Art. 4.

Ai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e degli affari esteri, è data facoltà di introdurre, prima dello scambio delle ratifiche, nell'accordo e nella convenzione descritti all'articolo 1 le modificazioni che risultassero necessarie ed idonee per garantire il raggiungimento dello scopo a cui tendono l'accordo e la convenzione in parola, senza alte-

Digitized by Google

rarne il contenuto sostanziale e senza recare nuovi oneri al bilancio.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge. Gli accordi stessi entreranno in vigore dopo lo scambio delle ratifiche.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — A. DE' STEFANI — OVIGLIO — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

ACCORDO

per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn), con l'intervento del Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni emesse dalla detta Compagnia.

(Roma, 29 marzo 1923).

Permesso che giusta l'art. 320 del trattato di pace di San Germano e giusta l'art. 304 del trattato di pace di Trianon, la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia

Digitized by Google

delle Ferrovie Meridionali deve compiersi a seguito di un accordo fra la Compagnia e gli Stati attraversati dalla rete della Compagnia stessa;

che il lodo degli arbitri, ai quali in conformità dei detti articoli di questi trattati di pace, dovrebbero essere devolute le controversie, nei cui riguardi non dovesse essere possibile un accordo potrà essere richiesto anche dal Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni;

che con la convenzione dell'11 febbraio 1921, conchiusa fra gli interessati, ed approvata dall'assemblea generale della Compagnia al 7 luglio 1921, è stato concordato un regime provvisorio;

Il Presidente Federale della Repubblica d'Austria,

S. A. S. il Governatore del Regno d'Ungheria,

S. M. il Re d'Italia,

S. M. il Re dei Serbi, Croati e Sloveni,

nonchè la Compagnia delle Ferrovie Meridionali,

e il Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni, hanno nominato quali rappresentanti muniti di pieni poteri:

Il Presidente Federale della Repubblica d'Austria: il signor dott. Ottone Müller Martini, capo sezione al Ministero Federale delle comunicazioni, il signor dott Carlo Pollàk, capo sezione al Ministero Federale delle finanze;

S. A. S. il Governatore del Regno d'Ungheria: S. E. Giovanni Teleszky, già Ministro delle finanze;

S. M. il Re d'Italia: S. E. il marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, senatore del Regno, ambasciatore onorario;

S. M. il Re dei Serbi, Croati e Sloveni: il signor ing. Ranislav M. Avramovitch, Sottosegretario di Stato al Ministero delle comunicazioni;

la Compagnia delle Ferrovie Meridionali: il signor dott. Augusto Weeber, Presidente del Consiglio di amministrazione della Compagnia, il signor dott. Gustavo Fall, Presidente della direzione generale e membro del Consiglio di amministrazione della Compagnia;

il Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni: il signor Gabriele de Vellefrey, Presidente dell'Associazione Nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari, il signor Gustavo Rendu, vice presidente dell'Associazione Nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari;

i quali, dopo avere comunicato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno concordato quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn Gesellschaft), la quale d'ora in poi sarà chiamata per abbreviazione la « Com-

Digitized by Google

pagnia », continua a sussistere sulla base degli Statuti e degli atti di concessione, con le modificazioni che risultano dal presente accordo.

Art. 2.

1. Gli Stati interessati confermano i diritti accordati alla Compagnia dalle autorità competenti prima del 1° novembre 1918, in quanto questi diritti non sieno in contraddizione con le disposizioni del presente accordo.

2. Nessuno degli Stati interessati potrà esercitare il diritto di riscatto finchè sarà in vigore il presente accordo.

Art. 3.

Al momento della devoluzione prevista dagli atti di concessione, gli Stati assumeranno le reti site sul loro territorio nello stato nel quale esse si troveranno in quel momento, senza poter sollevare per tale ragione, alcuna pretesa contro la Compagnia.

Art. 4.

1. La Compagnia avrà la denominazione « Compagnie des Chemins de fer Danube-Save-Adriatique (ancienne Compagnie des Chemins de fer du Sud) »:

in lingua tedesca: « Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft) »;

in lingua ungherese: « Duna-Szava-Adria vasuttàrsasàg azelött Déli vaspàlya tàrsasàg) »;

in lingua italiana: « Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali) »;

in lingua serbo, croata e slovena: « Drustvo zeleznica Dunav-Sava-Jadransko more (Predje: Drustvo Juznih zeleznica) ».

2. Questa ragione sociale sarà registrata legalmente.

3. La sede della Compagnia è a Vienna. La Compagnia avrà in ciascuno degli Stati contraenti, eccezion fatta per il territorio dello Stato nel quale essa ha la propria sede, una succursale (rappresentanza), che pure sarà registrata legalmente.

4. Con riguardo al modo come è composto il Consiglio di amministrazione, i Governi degli Stati contraenti non nomineranno dei Commissari.

5. Per assicurare la validità e l'esecuzione delle deliberazioni prese dall'assemblea generale degli azionisti, non è necessaria una approvazione dello Stato.

6. Le disposizioni delle leggi e delle altre norme degli Stati contraenti non saranno applicate alla Compagnia in quanto esse siano in contraddizione con il presente accordo e particolarmente

Digitized by Google

con il carattere speciale che questo accordo le conferisce. In caso di controversie soltanto il Tribunale arbitrale previsto all'art. 50 deciderà se sia ammissibile l'applicazione di tali leggi e norme.

7. Gli Stati contraenti non potranno prendere alcuna disposizione o misura nei riguardi della Compagnia o dei suoi beni, contro la sua volontà, adducendo ch'essa dovrebbe essere considerata quale una Compagnia o quale una società estera, con riguardo alla nazionalità degli azionisti ovvero dei creditori, alla sua sede ed al luogo dove la Compagnia è registrata, o con riguardo al luogo dove si trovano i suoi stabilimenti e le sue reti.

La Compagnia ed i suoi beni non saranno soggetti ad alcuna disposizione o misura che potesse pregiudicarne i suoi diritti e dalle quali sarebbero soggette le compagnie, le società o le persone appartenenti allo Stato in questione, ma alle quali non sarebbero soggette una compagnia, una società od una persona straniera.

Alla Compagnia ed ai suoi beni saranno sempre applicate le disposizioni, le leggi, le ordinanze, ed i regolamenti che sarebbero da applicarsi ai cittadini stranieri appartenenti alla nazione più favorita, giusta i trattati e le disposizioni in vigore, o che di fatto risultassero applicati

Queste disposizioni non pregiudicano in alcun modo le disposizioni contenute agli art. 48 e 49.

Art. 5.

1. La Compagnia sarà rappresentata ed amministrata, senza pregiudizio delle attribuzioni dell'assemblea generale degli azionisti da un Consiglio di amministrazione composto di 29 membri, e cioè:

a) da 8 membri eletti dall'assemblea generale, ma su presentazione degli Stati attraversati dalle reti della Compagnia, e precisamente: 2 su presentazione del Governo della Repubblica d'Austria, 2 su presentazione del Governo del Regno d'Ungheria, 2 su presentazione del Governo del Regno d'Italia, 2 su presentazione del Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

b) da 4 membri eletti dall'asssemblea generale su presentazione dell'associazione nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari. Se dovessero essere costituite altre analoghe associazioni di portatori di obbligazioni, e ciascuna di esse separatamente o parecchie insieme dovessero rappresentare gli interessi di portatori di almeno una quarta parte delle obbligazioni emesse dalla Compagnia, il diritto di presentazione per questi 4 membri apparterrà proporzionalmente all'associazione nazionale su menzionata ed a queste altre associazioni;

c) da 17 altri membri eletti liberamente dall'assemblea generale degli azionisti, senza distinzione di nazionalità o di residenza.

Digitized by Google

2. I membri del Consiglio di amministrazione, eletti su presentazione, non saranno obbligati a possedere o a depositare azioni.

3. I mandati dei membri del Consiglio di amministrazione dureranno fino alla data dell'Assemblea generale ordinaria che si riunirà nel terzo anno a partire dal giorno della loro elezione.

Se la presentazione di un membro del Consiglio di amministrazione prevista nell'alinea 1-*a*) dovesse essere revocata dal relativo Governo durante il periodo del mandato, il mandato di questo membro cesserà nel momento in cui la revoca sarà partecipata alla Compagnia. Il Governo in questione presenterà in questo caso un altro membro, che dalla Compagnia sarà eletto o cooptato nel Consiglio di amministrazione immediatamente, e che durante il rimanente periodo del mandato sostituirà il membro il cui mandato sarà cessato.

4 Il mandato degli attuali membri del Consiglio di amministrazione, i quali fanno parte del Consiglio di amministrazione sulla base di una presentazione, è prorogato fino alla prima assemblea generale che avrà luogo dopo che il presente accordo sarà entrato in vigore.

Art. 6.

1. Quando si tratti di prendere una decisione relativa sia ad una delle questioni indicate all'art. 15 *d-g* degli Statuti, sia a delle questioni straordinarie d'importanza speciale, non potrà essere presa alcuna decisione valida se 5 membri almeno, di quelli designati al punto *a*) dell'art. 5, o 9 membri almeno, di quelli indicati ai punti *b*) e *c*), votano contro la proposta. Le questioni sopra indicate non possono essere poste all'ordine del giorno dell'assemblea generale che dal Consiglio di amministrazione.

2. Se i membri del Consiglio di amministrazione, eletti su presentazione di uno Stato, non hanno il diritto di prendere parte alla votazione, in virtù delle disposizioni dell'art. 7. non si potrà prendere una decisione valida nei riguardi delle questioni menzionate all'alinea 1, quando almeno 4 dei membri indicati al punnto *a*) dell'art. 5, dieno voto contrario. Altrettanto vale per il caso che i membri su presentazione di due Stati non abbiano diritto di voto

3. Una decisione relativa a tutte le altre questioni non toccate dall'alinea precedente sarà presa a maggioranza assoluta. Fra tali questioni va espressamente menzionata quella delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti della rete che non sono esercitate dallo Stato, come pure quella delle spese che sembrano indispensabili per la conservazione del traffico internazionale.

Art. 7.

Se il Consiglio di amministrazione deve prendere delle decisioni nei riguardi di transazioni o di controversie della Compagnia con

Digitized by Google

uno o più Stati territorialmente interessati, ovvero con i portatori delle obbligazioni, i membri del consiglio, eletti su presentazione di uno o di più Stati in questione o d'una o più associazioni di portatori di obbligazioni, non saranno autorizzati a prendere parte alla votazione. Tuttavia i membri che in questo caso non prenderanno parte alla votazione, potranno partecipare alla discussione, senza alcun pregiudizio per i diritti degli Stati o degli obbligazionisti da essi rappresentati.

Art. 8.

1. Le scritturazioni relative agli esercizi 1919 fino al 1922 compreso, devono essere fatte dalle amministrazioni delle reti, in modo da poter stabilire alla fine delle operazioni di liquidazione (art. 25) un bilancio generale di liquidazione, che metta in evidenza particolarmente la situazione della cassa, di materiale e degli approvvigionamenti. Non sarà necessario di redigere dei bilanci, conti profitti e perdite o conti di esercizio annuali per il detto periodo.

2. La Compagnia farà per il 1° gennaio 1923 un bilancio di apertura, sulla base della situazione risultante dal presente accordo.

3. Questo bilancio sarà redatto secondo i principii che saranno adottati dal Consiglio di amministrazione e servirà di base per la contabilità futura.

4. In dipendenza dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo non si potrà esigere alcuna imposta o sovra imposta, alcuna tassa, alcuna contribuzione per prestiti forzosi, nè alcun altro versamento di egual natura

5 Le leggi concernenti la perdita di una parte del capitale sociale, in vigore nei differenti Stati, non saranno applicabili alla Compagnia. L'assemblea generale deciderà, ove occorresse, una riduzione del capitale sociale.

Art. 9.

Gli statuti potranno essere validamente modificati nell'ambito delle leggi che si applicano alla Compagnia, mediante una deliberazione valida dell'assemblea generale, in quanto le modificazioni relative non sieno in contraddizione con il presente accordo. Ogni modificazione dovrà essere trascritta nel registro del commercio.

Art 10.

1. La Compagnia si obbliga a cedere ad ognuno degli Stati interessati, che ne farà domanda, l'esercizio delle linee sociali che traversano il territorio del relativo Stato, per la durata del presente accordo.

Digitized by Google

2. E' convenuto che fra queste linee sono comprese anche le ferrovie, per le quali, mediante atti speciali di concessione, è stata accordata alla Compagnia una concessione e precisamente:

da Liesing a Kaltenleutgeben;

da Mödling a Hinterbrühl; e

da Spielfeld a Radkersburg, e che a quelle ferrovie le disposizioni del presente accordo si applicano.

3. Le linee, e cioè tutto l'insieme delle strade ferrate con le loro pertinenze nonchè il materiale rotabile, rimarranno proprietà della Compagnia.

4. La cessione deve seguire alla fine del mese che seguirà la notifica della dichiarazione, con cui lo Stato in questione domanda la cessione dell'esercizio della rete della Compagnia sita sul suo territorio.

5. Lo Stato che ne farà domanda, dovrà esercitare l'intera rete del suo territorio a mezzo della sua amministrazione ferroviaria assumendo le spese ed i rischi di esercizio.

6 La cessione dell'esercizio a Società private, a persone giuridiche, od a privati, non potrà effettuarsi che col consenso della Compagnia, senza pregiudizio di tutti gli impegni assunti verso i portatori di obbligazioni. Questo consenso non potrà essere negato quando sussista la piena garanzia che l'esecuzione del presente accordo non soffrirà alcun pregiudizio in caso di una simile cessione.

Art. 11.

1. Tutti i diritti e tutti gli impegni della Compagnia, in relazione con l'esercizio della rete, saranno trasferiti allo Stato esercente, a cominciare dal principio dell'esercizio, in quanto negli articoli seguenti non sieno contenute altre disposizioni.

2. Gli Stati saranno egualmente surrogati alla Compagnia nei contratti di appalto e di esercizio conchiusi da questa con altre amministrazioni ferroviarie.

Art. 12.

1. Se uno o più Stati dichiarassero di voler esercitare direttamente le linee che traversano il loro territorio, la Compagnia sarà obbligata a consegnare queste linee con i loro accessori e le loro dipendenze, compresi gli approvvigionamenti nello stato in cui si troveranno al momento della cessione dell'esercizio e con la parte di materiale rotabile, di trasporto e di trazione e del materiale di ricambio modelli e disegni, corrispondente allo stato di possesso al 1° giugno 1922.

2. Questa parte è rappresentata per i diversi Stati dalle percentuali seguenti:

Digitized by Google

Repubblica d'Austria, 33,8 % (trentatrè e otto decimi %);

Regno d'Ungheria, 16,5 % (sedici e cinque decimi %);

Regno d'Italia, 24,3 % (ventiquattro e tre decimi %);

Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, 25,1 % (venticinque ed un decimo %);

Riservato, 0,3 % (tre decimi %).

3. Una commissione tecnica, composta di esperti delle Amministrazioni ferroviarie di ciascuno degli Stati e di esperti della Compagnia, sarà convocata entro un mese dall'entrata in vigore del presente accordo per la ripartizione effettiva del materiale rotabile, dei pezzi di ricambio, dei modelli e dei disegni, secondo i principii generali contenuti nell'allegato *A*, che forma parte integrante del presente accordo. Questa ripartizione dovrà essere fatta in tutti i casi, e cioè sia che lo Stato faccia sia che esso non facia uso del suo diritto di assumere l'esercizio della rete della Compagnia.

4. Il materiale rotabile della Compagnia, ripartito fra le reti interessate, oltre alla sigla ed alla numerazione proprie dello Stato esercente, dovrà portare anche la sigla speciale della Compagnia, comune ai quattro Stati.

5. Nel caso in cui uno degli Stati facesse uso del diritto di esercizio, la sigla da applicare sarà la seguente:

per la Repubblica d'Austria: « B.B. Oesterreich (Sud) »; per il Regno d'Ungheria: « Av. Hungaria (Sud) » dopo avvenuta la ripartizione definitiva del materiale rotabile delle Ferrovie di Stato della antica Monarchia austro-ungarica: « M. A. V. (Sud) »;

per il Regno d'Italia: « F. S. (Sud) »;

per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: « S. H. S. » — « C. X. C. (Sud) ».

6. Se in uno degli Stati interessati la rete sociale è esercita dalla Compagnia, le sigle da applicare saranno le seguenti:

nella Repubblica d'Austria: « Sud (Austria) »;

nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: « Sud (S.H.S.) »;

nel Regno d'Italia: « Sud (Italia) »

7. Un inventario sarà redatto per ogni rete al momento in cui saranno apposte le nuove sigle, allo scopo di poter identificare in seguito il materiale della Compagnia.

Art. 13.

1. Il diritto di esercitare le linee, quale risulta dal presente accordo, sarà inscritto nei libri ferroviari come servitù d'uso, con precedenza assoluta di fronte a qualsiasi diritto di servitù, di pegno o d'ipoteca, sotto riserva delle disposizioni dell'art. 43.

2. A partire dal momento in cui gli Stati avranno iniziato l'esercizio delle linee sociali attraversanti il proprio territorio, essi dovranno mantenere le linee, gli accessori, le dipendenze, e il ma-

Digitized by Google

teriale rotabile, in buono stato, in modo da assicurarne la circolazione a regola d'arte.

3. Il materiale rotabile di trasporto e di trazione, che sarà stato consegnato, sarà impiegato anzitutto sulle linee sociali esercite dallo Stato, per soddisfare ai bisogni del loro traffico interno ed internazionale.

Una volta soddisfatte queste esigenze, nei limiti del possibile, gli Stati avranno la facoltà di impiegare questo materiale per servire il traffico di tutte le loro reti assumendo in proprio il conto dei noli.

4. L'esercizio delle linee potrà essere retrocesso alla Compagnia col preavviso di un anno. In questo caso saranno valevoli le disposizioni del presente accordo relativo all'esercizio di una rete da parte della Compagnia. Allo scopo di regolare le modalità della consegna della rete e specialmente dell'assunzione in servizio del personale, fra lo Stato e la Compagnia sarà stipulata al caso una convenzione speciale.

Art. 14

1. Le spese per lavori in aumento patrimoniale, per manutenzione e per rinnovamento delle linee, delle loro dipendenze e del materiale rotabile, saranno a carico dello Stato che ha l'esercizio.

2. In caso di spese per lavori in aumento patrimoniale e per lavori di rinnovamento, i Governi faranno conoscere alla Compagnia la durata di ammortamento da essi progettata, tenuto conto delle condizioni tecniche. La Compagnia potrà formulare le sue obiezioni alla durata così proposta sempre che si tratti di spese per lavori in aumento patrimoniale e per lavori di rinnovamento che sorpassino per ciascun caso l'importo di 5.000 (cinquemila) franchi oro.

3. Le spese per lavori in aumento patrimoniale e di rinnovamento saranno convertite in annualità sulla base della durata di ammortamento adottata, e di un saggio di interesse del 3 % (tre per cento).

4. In caso di restituzione dell'esercizio delle linee alla Compagnia, le annualità scadenti, a partire dalla restituzione delle linee, saranno messe a carico del conto di esercizio della rete restituita.

Art. 15.

1. Lo Stato che assumerà l'esercizio delle linee pagherà al fondo delle obbligazioni, istituito all'alinea 1 dell'art. 33, quale canone per l'uso delle linee, delle loro pertinenze, dei loro accessori, compresi gli approvvigionamenti, e del materiale rotabile, una somma annua in misura del 22,5 % (ventidue e cinque decimi %) del prodotto lordo delle linee da esso esercitate.

Digitized by Google

2. La contabilità dei prodotti lordi sarà presentata alla Compagnia entro 6 mesi dalla fine dell'anno di esercizio.

3. Le rettifiche dei conti, concernenti per esempio i conti dei trasporti comuni od altre operazioni analoghe, saranno incorporate nel rendiconto dell'ultimo esercizio non ancora definitivamente chiuso.

4. L'anno di esercizio comincierà il 1° gennaio e finirà al 31 dicembre

5. Il canone annuo su indicato, per l'uso delle linee esercitate dagli Stati, non sarà mai inferiore a 6.760.000 (sei milioni settecentosessanta mila) franchi oro per la rete austriaca; a 3.300.000 (tre milioni trecentomila) franchi oro per la rete ungherese; a 4,920,000 (quattro milioni novecentoventimila) franchi oro per la rete italiana; a 5,020,000 (cinque milioni ventimila) franchi oro per la rete serbo-croata-slovena (*canone minimo*).

6. Il canone, da pagarsi sulla base del prodotto lordo oltre al minimo, non deve sorpassare al massimo la metà del *minimo*. L'importo da pagarsi oltre il *minimo* è denominato eccedenza.

7. Con riguardo alle condizioni speciali della Repubblica d'Austria, e degli oneri particolari che incombono alla stessa in forza di alcune disposizioni del presente accordo, questo Stato non avrà da pagare l'eccedenza durante i primi 5 anni, a partire dal 1° gennaio 1923. Il massimo dell'eccedenza è fissato, a cominciare dal 6° anno, con le percentuali seguenti:

per gli anni dal 6° al 10° - 7 ½ % del canone minimo
» » » 11° » 15° - 15 % » »
» » » 16° » 20° - 25 % » »
» » » 21° » 25° - 35 % » »

e a partire dal 26°, 50 % del canone minimo.

8. In considerazione delle condizioni speciali del Regno d'Ungheria, questo Stato non avrà da pagare che l'importo di 3.000,000 (tre milioni) di franchi oro all'anno per il suo canone minimo, se il 22,5 % del prodotto lordo della rete ungherese raggiungerà un importo inferiore ai 3.000,000 (tre milioni) di franchi oro. Negli anni nei quali il 22.5 % del prodotto lordo raggiungerà un importo fra i 3,000,000 (tre milioni) ed i 3,300,000 (tre milioni e trecentomila) franchi oro, il Regno d'Ungheria non avrà da pagare quale canone minimo, che la somma corrispondente. La differenza del « canone minimo », quale risulta da questa disposizione, sarà versata dal Regno d'Italia nelle stesse condizioni e negli stessi termini dei pagamenti incombenti all'Ungheria. I conteggi speciali da farsi fra il Regno d'Ungheria ed il Regno d'Italia a seguito dei pagamenti così effettuati dal Regno d'Italia alla scadenza di ogni trimestre, avranno luogo in occasione del conguaglio generale previsto all'alinea 10, e saranno regolati dalle stesse disposizioni.

Digitized by Google

La somma che il Regno d'Italia avrà pagata per tal modo in un anno, sarà diffalcata dall'eccedenza garantita o da pagarsi dal Regno d'Italia e risultante dall'esercizio della rete italiana nell'anno relativo.

9. Per il canone minimo saranno pagati degli acconti. Questi acconti saranno pagati 5 giorni prima della fine di ogni trimestre, in rate uguali, di cui ciascuna corrisponderà ad un quarto del canone minimo. Il pagamento sarà fatto soltanto in franchi oro.

10. Per calcolare le differenze in relazione al canone minimo, che potessero risultare dall'applicazione della percentuale fissata per il prodotto lordo, il prodotto lordo di ogni trimestre sarà convertito in franchi oro, sulla base del corso medio nel trimestre di cui trattasi alla Borsa di Londra. Se dal 22,5 % del prodotto annuale, così calcolato, risulterà un'eccedenza nei riguardi del canone minimo, questa eccedenza sarà pagata al fondo delle obbligazioni, entro 6 mesi dopo la fine dell'anno in questione, provvisoriamente sulla base dei conti presentati dallo Stato giusta le disposizioni della alinea 2. Il pagamento sarà effettuato in franchi oro. Le differenze risultanti dalla verifica dei conti da parte della Compagnia saranno regolate entro 3 mesi dopo la verifica.

11. Sono da considerarsi quale prodotto lordo gli incassi di ogni genere dipendenti dall'esercizio delle reti dopo detratti:

a) i rimborsi effettivi per riduzioni delle tariffe debitamente pubblicate e per riduzioni dovute ad errori nell'applicazione delle disposizioni dei regolamenti e tariffe;

b) gli importi corrispondenti alle imposte ed alle tasse sui trasporti, come pure gli importi corrispondenti alla imposta fondiaria, sugli affitti ed appalti, in quanto stieno a carico della ferrovia;

c) gli incassi corrispondenti a puri rimborsi di spese.

12. Nel fissare la percentuale del 22,5 % convenuta al 1° alinea di questo articolo, è stata presa come base la quota delle imposte sul traffico dal 1° luglio 1922. Se in seguito in uno Stato le imposte e le tasse sui trasporti, nel loro complesso, dovessero aumentare o diminuire di fronte alla situazione del 1° luglio 1922, la percentuale convenuta per la rete in questione sarà aumentata o diminuita, così che il rapporto della percentuale e degli incassi globali, comprese le imposte e le tasse sui trasporti, rimanga quello del 1° luglio 1922.

13. Gli incassi per interessi sul capitale investito per la via di pedaggio Felixdorf-Wr. Neustadt e per le stazioni comuni, saranno versati integralmente alla Compagnia.

14. I contratti di pedaggio fra la Compagnia e le ferrovie dello Stato, compreso il pedaggio per la linea Zapresic-Zagabria, concernente le linee della Compagnia, saranno sospesi per la durata dell'esercizio della rete in questione da parte dello Stato. Ciononostante

Digitized by Google

pertanto il prodotto lordo delle linee di pedaggio, che, giusta il contratto di pedaggio, dovesse spettare alle Ferrovie dello Stato, sarà stabilito a parte ed il 22,5 % di questo prodotto lordo sarà attribuito alla Compagnia in aumento del canone previsto in quest'articolo. D'altra parte questi incassi dovranno essere separati dagli incassi della rete, e non ne sarà tenuto conto quando sarà fatto il calcolo del canone previsto in questo articolo. Sarà riservato ad un accordo speciale da conchiudere fra la Compagnia e le Ferrovie dello Stato, di determinare il modo in cui sarà constatato il prodotto delle linee di pedaggio, risultante dal fatto che la tariffa locale delle Ferrovie dello Stato sarà applicata come finora per tutto il percorso Un accordo sarà conchiuso fra le Ferrovie federali dello Stato austriaco e la Compagnia per quanto concerne la ripartizione del prodotto proveniente dai trasporti che traversano le linee della Compagnia e della ferrovia di Pottendorf.

15. L'Italia verserà inoltre un contributo annuo di 2 (due) franchi oro per ogni tonnellata di importazione e di esportazione per via di mare, proveniente dall'estero o destinata all'estero, in transito per il porto di Trieste in più di 650,000 (seicentocinquanta mila) tonnellate annue.

16. Il contributo non sarà mai superiore a 4,000,000 (quattro milioni) di franchi oro annui.

17. Il canone degli Stati, che dovesse sorpassare il canone minimo, non sarà da riscuotersi nella misura dell'importo che sara versato dal Regno d'Italia, in dipendenza di questo contributo speciale. Questo contributo del Regno d'Italia sostituirà quindi proporzionatamente il versamento che deve essere fatto dagli Stati in relazione al prodotto lordo, oltre al minimo.

18. Questa proporzione è fissata come segue:

Repubblica d'Austria: 44,8 % (quarantaquattro e otto decimi);
Regno d'Ungheria: 21,9 % (ventuno e nove decimi);
Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: 33.3 % (trentatrè e tre decimi).

19. Quando comincerà l'esercizio di una rete da parte dello Stato, tutti i diriti relativi a quesa rete od al suo eserczio potranno essere esercitati soltanto contro il relativo Stato.

Allegato.

In caso dell'esercizio di una rete da parte dello Stato spetteranno alla Compagnia, per quanto concerne l'interesse sul capitale investito nelle linee di pedaggio e nelle stazioni comuni, la tutela e l'esercizio dei suoi diritti ed interessi nei riguardi delle amministrazoni ferroviarie esercenti. Se l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovesse essere cointeressata, le eventuali controversie circa la questione della convenienza dell'interesse sul capitale investito sa-

Digitized by Google

ranno risolte dal Tribunale arbitrale previsto all'art 50 del presente accordo.

Art. 16.

1. Le linee della Compagnia esercitate dallo Stato dipenderanno direttamente dalla direzione generale delle Ferrovie dello Stato Quando non ci sia una direzione generale autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'amministrazione delle linee dipenderà direttamente dal Ministero dal quale dipendono le ferrovie. Per queste linee sarà tenuto un conto speciale (vedi art. 15 alinea 10).

2. Alla fine del secondo anno dopo entrato in vigore il presente accordo, gli Stati contraenti potranno tuttavia intendersi con la Compagnia e con il Comitato degli obbligazionisti (art. 34) circa i principii da adottarsi per poter sostituire il conto separato degli incassi relativi alla Cómpagnia, a mezzo di un sistema da stabilirsi sulla base dei risultati dei conti separati.

Art. 17.

1. Se tutti gli Stati, entro un mese dall'entrata in vigore del presente accordo dichiareranno di fare uso del diritto di assumere l'esercizio, al personale saranno applicate le disposizioni seguenti.

2. Il personale che al momento dell'entrata in vigore del presente accordo si trova nei quadri di una rete della Compagnia, in quanto abbia la nazionalità dello Stato in questione o questa nazionalità gli sia riconosciuta entro il termine ulteriore di 6 mesi, dopo l'entrata in vigore del presente accordo, in forza della dichiarazione di elezione o di opzione già presentata nel termine fissato dalle norme legali in vigore nel relativo paese, passa al servizio dello Stato in questione. Il personale rimanente di ogni rete della Compagnia, sarà collocato a riposo, in conformità dei regolamenti esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, in quanto esso personale non sia assunto in servizio egualmente da uno degli Stati contraenti.

3. Il personale della direzione generale — escluso il personale addetto al patrimonio privato ed il personale assunto dalla Compagnia entro un termine di due mesi dall'entrata in vigore del presente accordo, per il servizio centrale (art. 26) — in quanto esso abbia la nazionalità di uno degli Stati contraenti o che questa nazionalità gli sia riconosciuta entro l'ulteriore termine di 6 mesi dall'entrata in vigore del presente accordo, in forza della dichiarazione di elezione od opzione già presentata entro il termine fissato dalle norme legali in vigore del relativo paese, passa al servizio dello Stato in questione a seconda della sua nazionalità. Il rimanente personale della direzione generale sarà collocato a riposo in conformità

dei regolamenti esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, in quanto esso non sia preso egualmente in servizio da uno degli Stati contraenti o non sia impiegato per il patrimonio privato o non sia riassunto per il servizio centrale.

4. Le spese sostenute per gli agenti collocati a riposo in conformità degli alinea 2 e 3, a partire dal momento dell'entrata in vigore del presente accordo fino al loro collocamento a riposo, in quanto questi agenti sono impiegati durante questo tempo in una delle reti, sono a carico dello Stato sul territorio del quale si trova la rete in questione. In caso diverso queste spese saranno a carico di tutti gli Stati contraenti, in conformità delle disposizioni del presente accordo, relative ai pagamenti per qualsiasi titolo ai vecchi pensionati. In quest'ultimo caso il pagamento sarà fatto da quello Stato, nella valuta del quale si sarà fatto il calcolo degli emolumenti d'attività al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.

5. Il personale effettivo ed il personale provvisorio, passati in servizio dello Stato esercente, avranno in ogni caso, dal momento in cui sarà stato assunto l'esercizio, il grado e gli stipendi, le retribuzioni e le promozioni stabilite per il personale delle Ferrovie dello Stato. A questo personale, passato al servizio dello Stato, saranno applicate le disposizioni concernenti le condizioni del personale delle Ferrovie dello Stato, comprese le qualifiche e gli assegni accessori. In quanto la nuova sistemazione dei servizi lo permetterà, sarà tenuto conto anche della posizione del personale al momento del passaggio.

6. Il personale su menzionato avrà il diritto alla pensione ed alle indennità in conformità delle norme in vigore per il personale delle ferrovie dello Stato. Il servizio compiuto presso la Compagnia sarà calcolato per il trattamento di pensione con le disposizioni in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato, in quanto esso potrà essere riscattato, in virtù delle disposizioni stesse, con le riserve matematiche indicate agli alinea 9 ed 11. Gli Stati si riservano di determinare le disposizioni che faciliteranno al personale il riscatto degli anni di servizio, che non possono essere riscattati con le riserve matematiche menzionate in seguito. Per il personale che non è inscritto ad uno dei tre fondi di previdenza, menzionati all'alinea 9, lo Stato si riserva di riconoscere o il diritto agli emolumenti di riposo (*gesellschaftliche Pension. gesellschaftliche Provision, gesellschaftliche Gnadengabe*) che spettano a questo personale giusta le disposizioni in vigore presso la Compagnia, al momento in cui l'esercizio sarà assunto dallo Stato, ovvero, per il servizio passato allo Stato, il diritto alle pensioni ad alle indennità in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato

7. In quanto in alcuni casi a degli agenti assunti in servizio dallo Stato sia assicurato un trattamento di attività e di riposo non

Digitized by Google

previsti dai regolamenti applicabili al personale delle Ferrovie dello Stato, questi agenti saranno collocati a riposo dal relativo Stato. Gli agenti riceveranno le pensioni e le indennità in conformità dei regolamenti che ad essi si riferiscono, in vigore presso la Compagnia al momento dell'assunzione dell'esercizio.

8. Il personale in riposo al momento dell'entrata in vigore del presente accordo (comprese le famiglie), ed il personale che sarà collocato a riposo giusta gli alinea 2, 3 e 7, saranno considerati come « vecchi pensionati ».

9. La Compagnia si impegna a portare a credito degli Stati contraenti un capitale corrispondente alle riserve matematiche, calcolato sulla base di un saggio di interesse al 5 %, le quali dovrebbero essere accumulate per fare fronte agli impegni dei fondi di previdenza (istituto pensione per impiegati, istituto pensioni per inservienti, istituto di previdenza per operai) nella misura risultante al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, verso il personale attivo (comprese le famiglie) che passa al servizio dello Stato e verso i vecchi pensionati.

10. Le riserve matematiche, relative al personale attivo, che passa al servizio delle Ferrovie dello Stato Italiano, saranno calcolate e portate a credito dello Stato Italiano in lire, alla pari delle vecchie corone. Le riserve matematiche, relative ai vecchi pensionati. che saranno pagate dal Regno d'Italia giusta le disposizioni degli alinea 18 e 20 di questo articolo, saranno egualmente calcolate e portate a credito degli Stati, giusta le disposizioni del presente accordo, in lire alla pari delle vecchie corone.

11. Per il capitale corrispondente alle riserve matematiche per gli impegni dei fondi di previdenza verso il personale attivo (comprese le famiglie), la Compagnia porterà a credito di ogni Stato contraente la parte necessaria per soddisfare ai diritti del personale attivo (comprese le famiglie). effettivamente assunto dal relativo Stato.

12. Il capitale corrispondente alle riserve matematiche, relative ai vecchi pensionati, sarà ripartito nelle proporzioni seguenti:

« Repubblica d'Austria: 33,8 % (trentatre ed otto decimi %); Regno d'Ungheria: 16,5 % (sedici e cinque decimi %); Regno d'Italia: 24,6 % (ventiquattro e sei decimi %); Regno dei Serbi, Croati e Sloveni 25,1 % (venticinque ed un decimo %) ».

13. Le somme portate a credito degli Stati, come sopra esposto saranno convertite in franchi oro sulla base del ragguaglio di cambio del 31 dicembre 1922, e saranno pagate giusta le disposizioni fissate dal presente accordo per il rimborso dei debiti provenienti dal regime provvisorio, sotto riserva delle disposizioni dell'art 27, paragrafi 6 e 7.

14. Gli Stati impiegheranno ogni anno, per la riduzione delle spese di esercizio della rete ch'essi esercitano, le somme disponibili

Digitized by Google

nell'anno in questione per le riserve matematiche di cui si è fatto cenno, quali dette somme risulteranno da una tabella da stabilirsi preventivamente sulla base del calcolo di assicurazione tecnica.

15. I diritti del personale attivo, rimasto al servizio centrale della Compagnia e del personale del patrimonio privato, circa gli emolumenti di riposo di ogni sorta non potranno essere esercitati che contro i fondi di previdenza menzionati, o contro la Compagnia.

16. I tre fondi di previdenza su menzionati saranno mantenuti esclusivamente per soddisfare agli impegni di questi fondi verso i membri attivi che rimangono al servizio centrale della Compagnia e al patrimonio privato della stessa. Il Consiglio di amministrazione può riunire questi fondi, modificare gli statuti dei fondi stessi o riunire il loro attivo all'attivo della Compagnia, la quale in questo prenderà a proprio carico gli impegni dei fondi di previdenza.

17. I diritti dei vecchi pensionati agli assegni di riposo di ogni sorta, (comprese le indennità di caro-viveri e gli assegni analoghi. di qualunque specie), spettanti a questi pensionati al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, sono esercitati contro lo Stato contraente, che è obbligato al pagamento giusta le disposizioni degli alinea 18 e 20.

E' indifferente che gli assegni di riposo accordati sieno assegnati dai proventi dei fondi di previdenza o che sieno messi a carico del conto di esercizio.

18. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni specie dei vecchi pensionati sarà fatto da ciascuno Stato Contraente ai pensionati che avevano la loro residenza nel suo territorio al 1° luglio 1922, anche se essi hanno mutato la loro residenza dopo questa data; in questo caso i pagamenti saranno fatti egualmente nella valuta legale dello Stato che paga.

19. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni genere agli antichi pensionati, che al 1° luglio 1922 si trovavano ancora in attività di servizio, sarà fatto dallo Stato, la valuta del quale ha servito come base per il calcolo degli ultimi assegni di attività del relativo vecchio pensionato

20. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni categoria ai vecchi pensionati, che al 1° luglio 1922 avevano il loro domicilio fuori dei confini degli Stati Contraenti, sarà fatto dallo Stato, la moneta del quale, avrà servito di base per il calcolo della pensione al 1° luglio 1922.

21. Alla fine di ogni mese ogni Stato redigerà una distinta in franchi oro dei pagamenti fatti per gli antichi pensionati.

22 La conversione in franchi oro del valore delle somme pagate in valuta legale, sarà fatta ogni mese sulla base del valore medio del cambio alla Borsa di Londra durante il mese precedente ai pagamenti mensili.

Digitized by Google

23. Tali distinte saranno rimesse alla Compagnia ogni mese.

24. L'ammontare globale di tutti i pagamenti effettuati, convertiti in franchi oro, sarà ripartito dalla Compagnia fra gli Stati, alla fine di ogni anno, nelle proporzioni sopra indicate (alinea 12).

25. La differenza fra le somme pagate da uno Stato e le somme che sono a suo carico giusta la disposizione precedente, sarà portata a debito od a credito del relativo Stato senza interessi.

26. Stabilito così il conteggio, l'ammontare risultante quale saldo a carico di ogni Stato, sarà passato a carico dell'esercio della rete.

27 Per la misura del pagamento, che deve essere riconosciuta in questo conteggio, sarà normativo lo stato di diritto e di fatto al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.

28. Se uno Stato prende delle disposizioni che hanno per effetto un aumento della misura delle pensioni di ogni categoria (comprese le indennità di caro-viveri e gli assegni analoghi di ogni genere) fissati al 1° luglio 1922, convertiti in franchi oro, l'eccedenza sarà a carico dello Stato nel territorio del quale il vecchio pensionato aveva la sua residenza il 1° luglio 1922

La disposizione precedente sarà applicata solamente per quella somma che sorpassa la misura delle pensioni di ogni categoria fissate al 1° luglio 1922 in Austria, calcolate in franchi oro.

29. Le disposizioni che precedono troveranno un'applicazione conforme in caso di esercizio d'una o più reti da parte della Compagnia. Gli impegni che in caso di esercizio da parte degli Stati andrebbero a carico degli stessi, saranno a carico del conto di esercizio della rete relativa. Le somme, che gli Stati quando esercitino direttamente la rete devono impiegare per la riduzione delle spese di esercizio della rete, in conformità dell'alinea 14 di questo articolo, saranno messe a disposizione della rete da parte degli Stati, anche in caso di esercizio a mezzo della Compagnia. I tre fondi di previdenza saranno conservati in questo caso esclusivamente per soddisfare agli impegni di questi fondi, verso i membri attivi che rimangono al servizio centrale e al patrimonio privato della Compagnia.

30. Se la Compagnia, per il fatto che essa esercita una o più reti dovesse aggiungere altri servizi al suo servizio centrale (articolo 26), il personale di questi servizi apparterrà ai quadri del personale che fa servizio per la rete in questione secondo la sua nazionalità.

31. Se uno degli Stati dovesse in seguito prendere a suo carico l'esercizio della rete sita sul suo territorio, tutti i diritti del personale impiegato su questa rete, al pari dei diritti alla pensione a carico della rete, dal momento dell'assunzione dell'esercizio, saranno da farsi valere verso il relativo Stato. La Compagnia, con riguardo alle disposizioni dell'alinea 9 del presente articolo, non avrà da fare alcun abbuono allo Stato per tale ragione. Ciò varrà anche se l'as-

sunzione dell'esercizio da parte dello Stato non avrà luogo che nel 1968 al momento della devoluzione. Inoltre, per il passaggio del personale al servizio dello Stato, saranno da applicarsi le disposizioni precedenti.

32. A partire dalla data della firma del presente accordo la Compagnia non potrà modificare le attuali condizioni del personale che dopo essersi messa d'accordo con lo Stato attraversato dalla rete alla quale è addetto il personale stesso.

Art. 18.

Il diritto di stabilire le tariffe interne sulle linee della Compagnia è riservato allo Stato sul territorio del quale si trova la rete di cui si tratta, sia che la rete sia esercitata dallo Stato, sia che l'esercizio sia fatto dalla Compagnia. In quest'ultimo caso la Compagnia sarà preventivamente intesa a titolo consultivo.

Art. 19.

Le Alte Parti Contraenti si impegnano a stabilire, dal momento dell'entrata in vigore del presente accordo, delle tariffe dirette per i trasporti dei viaggiatori dei bagagli e delle merci sulle reti della Compagnia.

Art. 20.

Per facilitare il lavoro tecnico relativo alle questioni indicate all'articolo precedente, un Comitato, formato dai delegati degli Stati che fanno parte del Consiglio di amministrazione della Compagnia avrà il compito di stabilire un servizio di tariffe dirette sulle linee della Compagnia, destinato al traffico diretto fra gli Stati contraenti. mediante la semplice combinazione delle tariffe interne.

Il Comitato ha l'obbligo di comprendere nelle tariffe dirette le quote ridotte adottate eventualmente da una delle Amministrazioni ferroviarie degli Stati esercenti.

Art. 21

1. Il Comitato dei delegati degli Stati ha egualmente il compito:

a) di stabilire sulle linee della Compagnia destinate al traffico diretto fra gli Stati Contraenti delle tariffe dirette con riduzione fino al limite del 30 % sui prezzi delle tariffe interne a combinare;

b) di concedere riduzioni tariffarie sia in via diretta sia in via di rimborso, come pure di permettere il cumulo delle distanze sulle linee della Compagnia;

c) di apportare ai prezzi delle tariffe interne per le merci riduzioni fino al 75 % del diritto fisso per le linee percorse in tran-

Digitized by Google

sito e fino al 50 % del diritto fisso per ciascuna delle linee delle ferrovie speditrici e destinatarie; il Comitato suddetto avrà il compito di fissare le norme per stabilire i diritti fissi compresi nelle tariffe delle diverse reti o di fissare dei tassi eguali per tutte le reti che servano di base alle riduzioni da accordarsi;

d) di determinare le condizioni degli accordi che si riferiscono al traffico internazionale sulle reti della Compagnia e che concernono almeno due delle reti suddette ed una o più delle altre Amministrazioni ferroviarie interessate. Queste condizioni, quando sieno stabilite, serviranno di base per i negoziati in una conferenza che sarà convocata fra le Amministrazioni ferroviarie interessate. L'iniziativa per la convocazione di questa conferenza spettera a seguito di incarico del Comitato ad un'amministrazione ferroviaria che eserciti la rete della Compagnia.

2 L'alinea precedente non pregiudica i diritti degli Stati esercenti di prendere quaisiasi iniziativa per quanto concerne le disposizioni su ricordate.

Art 22.

1. Le deliberazioni previste agli art. 20 e 21 saranno prese dal Comitato dei delegati all'unanimità. I delegati degli Stati non potranno pronunciarsi in alcun caso contro la combinazione delle tariffe interne in conformità dell'art. 20.

2. Le deliberazioni previste all'art. 20 saranno sottoposte a revisione da parte dell'Amministrazione competente dello Stato, in quanto si tratti di constatare la perfetta corrispondenza della tariffa diretta con le tariffe interne. Le eventuali obiezioni saranno comunicate al Comitato nel periodo massimo di due settimane.

3. Le deliberazioni previste all'art. 21 saranno sottoposte all'approvazione degli Stati. Ogni Stato avrà la facoltà di autorizzare i suoi delegati a significare la sua approvazione al momento della votazione.

Art. 23.

1. Le deliberazioni del Comitato dei delegati degli Stati, prese nei riguardi delle questioni previste all'articolo 20, saranno eseguite senza indugio dalle direzioni di esercizio degli Stati e della Compagnia dopo la revisione prevista all'art. 22 alinea 2, e, in mancanza di obiezioni, entro il termine di due settimane.

2. Le deliberazioni concernenti le questioni previste all'art. 21 saranno valide per gli Stati che le avranno adottate, sia col voto dato dai loro delegati preventivamente autorizzati, sia a seguito di un'approvazione che sarà da darsi entro il termine di tre settimane, ed esse saranno eseguite dalle direzioni di esercizio interessate in quanto tali deliberazioni potranno essere applicate.

Digitized by Google

Allegato agli articoli dal 18 *al* 23.

1. L'obbligo della Repubblica austriaca, come deriva dal trattato di San Germano, di conservare sulle sue linee il regime delle tariffe, esistente prima della guerra per i traffici dei porti dell'Adriatico e del Mar Nero, relativamente alla loro concorrenza con i porti del Mare del Nord, non è modificato.

2. Non è il caso di esigere che le riduzioni previste all'articolo 21 siano applicate in misura eguale per tutte le reti.

3. Il cumulo delle distanze deve essere inteso nel senso che per il percorso relativo ad ogni rete è ammessa l'applicazione della base tariffaria chilometrica portata dalla tariffa della detta rete in corrispondenza con il percorso totale.

4. L'ordine del giorno per le deliberazioni del Comitato di amministrazione deve essere in possesso dei delegati tempestivamente, ma in ogni modo almeno una settimana prima della riunione del Comitato.

5. I delegati degli Stati potranno essere accompagnati da esperti nei servizi tariffari e commerciali della competente Amministrazione dello Stato.

6. Se la Compagnia esercita una rete direttamente, essa ha il diritto di accordare agevolazioni di viaggio per i passeggeri e riduzioni sui prezzi di trasporto e sulle tasse accessorie per alcune categorie di merci, e per certe relazioni di traffico, senza pregiudizio del diritto del relativo Stato per quanto concerne l'approvazione delle tariffe.

Le riduzioni dei prezzi di trasporto e delle tasse accessorie saranno notificate al momento della loro pubblicazione al Governo del relativo Stato. Se il Governo lo domanda esse saranno sospese immediatamente tenendo conto dei termini legali di pubblicazione.

Art. 24.

1. Ogni Stato è responsabile del versamento al fondo delle obbligazioni delle somme previste dall'art. 15 sia ch'esso eserciti direttamente la rete sita sul suo territorio come prevede l'art. 15, sia che la rete sia esercitata dalla Compagnia.

2. Se la Compagnia esercita la rete, lo Stato relativo è obbligato a garantire la copertura di qualunque eventuale disavanzo di esercizio ed inoltre a pagare direttamente al fondo delle obbligazioni, in luogo e vece della Compagnia, le stesse somme che sono da pagarsi giusta l'art. 15 alle condizioni e nei termini fissati dal detto articolo; la Compagnia è a sua volta obbligata a sottoporre allo Stato il conto dei prodotti lordi entro un termine di 6 mesi dalla fine dell'esercizio stesso. Verso la Compagnia lo Stato di cui si tratta avrà il diritto al rimborso dei pagamenti così da esso effettuati, nei riguardi di tutto il prodotto netto della relativa rete dello

Digitized by Google

stesso esercizio e degli esercizi successivi. Per garantire l'esercizio di questo diritto di rimborso è conferito allo Stato relativo un diritto di pegno sui prodotti lordi della rete di cui si tratta.

3. Le spese per lavori in aumento patrimoniale e per rinnovamenti delle linee saranno a carico dell'esercizio corrente di queste reti. La Compagnia, conservando una gestione per quanto possibile economica, sarà obbligata di predisporre tempestivamente un conto annuale di previsione per l'esercizio (budget) per ogni rete da essa esercitata, comprese le spese ordinarie e straordinarie di manutenzione, le spese per lavori in aumento patrimoniale e quelle per rinnovamenti. Questo conto di previsione sarà sottoposto all'approvazione del relativo Stato. Il Governo avrà il diritto di esercitare un efficace controllo, e la Compagnia sarà obbligata a prendere tutte le misure per assicurare l'esercizio di questo controllo. La Compagnia sarà anche obbligata a redigere annualmente un conto di esercizio separato per ogni rete non esercitata dallo Stato interessato. Questo conto sarà sottoposto all'approvazione di questo Stato.

4. Se ciononpertanto per assicurare la regolarità dell'esecizio divenga necessario di disporre di un fondo di esercizio, lo Stato interessato farà degli anticipi corrispondenti mano mano che le esigenze dell'esercizio da esso constatate lo richiederanno.

5. Le disposizioni dell'art. 15 concernenti il contributo speciale del Regno d'Italia saranno applicabili per analogia nel caso in cui uno c più Stati non esercitino la rete. Se uno Stato dovesse effettuare un pagamento sulla base della garanzia eccedente il minimo, questo pagamento non potrà essere richiesto dal Comitato di obbligazionisti nella misura corrispondente a quella parte del contributo del Regno d'Italia che spetta alla rete in questione.

6. Se una rete viene esercitata dalla Compagnia, i diritti che si riferiscono a questa rete ovvero al suo esercizio, non potranno essere esercitati che esclusivamente presso un'autorità giudiziaria o amministrativa dello Stato sul territorio del quale si trova la rete in questione. Non saranno ammesse azioni giudiziare in forza dei diritti ora accennati, su un'altra rete della Compagnia (compresi gli accessori). Se il patrimonio privato dovesse essere messo a contribuzione per tali crediti concernenti una rete o il suo esercizio, e per conseguenza non concernenti il patrimonio privato ovvero la gestione del servizio centrale o dei fondi di previdenza (art. 17, alinea 16 e 29), lo Stato, sul territorio del quale si trova la rete a cui si riferisce il credito in questione, indennizzerà la Compagnia di tutti i danni e interessi e delle spese giudiziarie.

Allegato.

In caso di esercizio di una rete da parte della Compagnia saranno applicabili le disposizioni dell'art. 15 nei riguardi degli in-

Digitized by Google

troiti provenienti dagli interessi del capitale investito; i contratti di pedaggio fra la Compagnia e le ferrovie dello Stato non sono sospesi.

Resta inteso che i profitti o le perdite risultanti per la Compagnia dall'esercizio di ferrovie, che non sono proprietà della Compagnia ed il cui esercizio è assunto dalla stessa, saranno portati nel conto di esercizio della rete esercente.

Art. 25.

1. Lo Stato che assume in esercizio diretto la rete della Compagnia sita sul suo territorio, prende possesso degli approvvigionamenti e del contante appartenente all'esercizio della rete stessa; la Compagnia gli trasferirà i crediti di ogni genere, gli *chèques* e le cambiali, che in forza delle disposizioni del regime provvisorio appartengono alla rete in parola.

2. Lo Stato farà la liquidazione, pagherà tutti i debiti ed incasserà tutti i crediti della Compagnia (compresi quelli per le liquidazioni con le altre reti), che risalgono ad un'epoca anteriore al 1° gennaio 1923, e non concernono nè il servizio delle obbligazioni nè il patrimonio privato nè gli impegni privati della Compagnia.

3. La liquidazione sarà fatta d'accordo fra lo Stato in questione e la Compagnia; se altri Stati Contraenti sono interessati finanziariamente, sarà necessario il loro consenso.

4. Terminata la liquidazione si redigerà il conto di liquidazione portando a credito della Compagnia tutti gli attivi liquidi menzionati all'alinea 1, eccezione fatta per il valore degli approvvigionamenti, e saranno portati a debito della Compagnia tutti i passivi liquidi. Il conto di liquidazione sarà fissato in franchi oro. Per conseguenza tutti gli articoli di questo conto saranno convertiti in franchi oro, sulla base del corso del cambio del 31 dicembre 1922. Il saldo in franchi oro, così stabilito, sarà aggiunto al debito verso lo Stato, dipendente dalle anticipazioni fatte durante il regime provvisorio, oppure sarà convertito in franchi oro sulla base del corso del cambio della data suindicata. Se, sulla base dei conti fatti nel modo sopra indicato, risultasse un debito della Compagnia, dallo stesso sarà diffalcato il valore degli approvvigionamenti alle condizioni seguenti. (Gli approvvigionamenti saranno determinati con il loro valore di stima in franchi oro al 31 dicembre 1922). Il diffalco su menzionato non avrà luogo che verso gli Stati i quali, durante il regime provvisorio, abbiano accordato delle anticipazioni alla Compagnia e ciò soltanto fino alla concorrenza di queste anticipazioni. Nel caso che il saldo di liquidazione risultasse attivo per la Compagnia, il diffalco su menzionato non sarà fatto che fino alla concorrenza della somma delle anticipazioni, dopo diffalcato tale saldo

Digitized by Google

attivo. In altri casi è escluso qualunque addebitamento in conto del valore degli approvvigionamenti.

5. Se dal conto stabilito secondo le disposizioni precedenti risulta un saldo attivo a favore della Compagnia, esso le sarà pagato Un saldo passivo a carico della Compagnia sarà trattato come un debito proveniente dal regime provvisorio.

6. Se la Compagnia esercita essa stessa una rete, le disposizioni degli alinea 2-4 di questo articolo saranno applicati egualmente; la liquidazione sarà fatta in tal caso dalla Compagnia. Se gli attivi liquidati non sono sufficienti per far fronte agli impegni scaduti, lo Stato concederà alla Compagnia le anticipazioni necessarie. Queste anticipazioni saranno trattate come debiti provenienti dal regime provvisorio.

7. Per i crediti verso la Compagnia, che formano l'oggetto della liquidazione, il patrimonio privato della stessa non potrà essere messo a contribuzione, sia che l'esercizio sia fatto dallo Stato, sia che esso sia fatto dalla Compagnia.

8. I debiti provenienti dal regime provvisorio, ed i debiti che sono assimilati agli stessi. compresi i debiti per le anticipazioni fatte in contanti dal Regno d'Italia, non sono fruttiferi di interessi e debbono estinguersi secondo le norme seguenti:

a) le somme messe a disposizione della Compagnia in virtù dell'art. 37, alinea 4, saranno ripartite sugli Stati che avranno fatto in quell'anno dei pagamenti effettivi oltre il minimo, in proporzione a questi pagamenti. La quota risultante da tale ripartizione, per ogni Stato, sarà impiegata fino alla concorrenza di una metà di detta quota al rimborso dei debiti su indicati verso lo Stato in questione;

b) i debiti su indicati verso la Repubblica d'Austria saranno ridotti di un quarto della differenza fra la somma da pagare, giusta le disposizioni dell'art. 15 alinea 7, e la somma che risulterà sulla base di un massimo di eccedenza, corrispondente al 25 % del minimo per gli anni 6° al 15°, e del 50 % del minimo per gli anni dal 16° al 25°;

c) i debiti su indicati verso il Regno d'Ungheria saranno ridotti di un quarto delle somme per le quali questo Stato, in virtù delle disposizioni dell'art. 15 alinea 8, paga annualmente meno del suo contributo minimo;

d) la diminuzione prevista agli alinea *b*) e *c*) non seguirà verso uno Stato che fino alla concorrenza della metà dell'importo originario dei debiti in questione.

9. Se mentre sarà ancora in vigore questo accordo la totalità dei debiti su menzionati non dovesse essere rimborsata all'uno od all'altro Stato, per la rimanenza non sarà sollevata alcuna pretesa.

Digitized by Google

Art. 26.

1. Il Consiglio di amministrazione provvederà alla gestione degli affari che gli sono affidati dal presente accordo a mezzo di un servizio centrale che sarà organizzato. Il personale del servizio centrale sarà composto di cittadini di tutti gli Stati contraenti conformemente alla proporzione prevista all'alinea 12 dell'art. 17. Per la prima organizzazione del servizio centrale il personale sarà scelto inizialmente fra il personale dell'attuale Direzione Generale. Il Consiglio di amministrazione avrà cura che la proporzione su indicata sia presa in considerazione sin dal principio e che in seguito sia raggiunta al più presto possibile in occasione di nuove assunzioni. Le spese di questo servizio centrale saranno coperte dalle somme che sono destinate allo stesso, giusta l'art. 38.

2. Se gli Stati non eserciscono tutte le reti della Compagnia il Consiglio di amministrazione aggiungerà al servizio centrale i servizi necessari per fare fronte alle esigenze dell'esercizio da parte della Compagnia. L'organizzazione del servizio aggiunto dovrà essere approvata dal relativo Governo. Questa approvazione sarà data dal suo rappresentante nel Consiglio di amministrazione. Le spese di questi servizi sono a carico delle reti in questione.

3. Una direzione di esercizio speciale dovrà occuparsi di tutti gli affari di esercizio, per la rete il cui esercizio non sarà stato assunto dal relativo Stato, e ciò nella estensione prevista finora dell'accordo dell'11 febbraio 1921 (regime provvisorio). Il Consiglio di amministrazione potrà assegnare alle direzioni di esercizio degli altri affari di esercizio, prendendo in considerazione gli interessi del Paese e le rispettive domande del rispettivo Governo, quando ciò dovesse sembrare compatibile con gli interessi di una gestione economica e con le disposizioni del presente accordo.

Allegato.

1. Per i membri del Consiglio di amministrazione, per i Commissari ragionieri e per il personale del servizio centrale, ogni anno sarà messo a disposizione gratuitamente un sufficiente numero di carte temporanee (nominative ed impersonali), valevoli sulle reti della Compagnia e degli Stati per tutti i treni viaggiatori; il numero di queste carte sarà stabilito d'accordo fra l'amministrazione dello Stato e la Compagnia

2. Inoltre ogni anno sarà rimesso gratuitamente un numero sufficiente di carte impersonali, valevoli sulle reti della Compagnia per tutti i treni viaggiatori, per conseguire in via di scambio delle agevolazioni di viaggio da parte delle imprese di trasporto straniere. Se la Compagnia non riceve in questo modo il numero sufficiente di carte delle imprese di trasporto straniere, le amministrazioni delle reti si impegnano a fare quanto sarà loro possibile affinchè

Digitized by Google

queste carte delle imprese di trasporto straniere conseguite in via di scambio sieno messe a sua disposizione.

3. Il personale del servizio centrale, comprese le famiglie, riceverà le agevolazioni di viaggio e di trasporto sulle reti della Compagnia che sono concesse al personale impiegato sulle reti della stessa, tanto se queste reti sono esercitate dallo Stato, quanto se sono esercitate dalla Compagnia, ed inoltre esso godrà le agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano al personale impiegato sulla rete della Compagnia che si trova nello Stato dove ha la sua sede il servizio centrale. Gli agenti del servizio centrale riceveranno per di più ogni anno un biglietto gratuito per loro stessi ed un biglietto a prezzo ridotto per le loro famiglie sulla rete di ognuno degli Stati contraenti.

4. Al personale del servizio centrale, che in seguito andrà a riposo, e alle famiglie, saranno concesse le agevolazioni di viaggio e di trasporto sulle reti della Compagnia che spettano o saranno concesse in futuro agli agenti che sono stati impiegati sulle reti della Compagnia, dopo il loro pensionamento, sia che le reti vengano esercitate dallo Stato, sia che vengano esercitate dalla Compagnia: inoltre saranno loro concesse le agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano agli agenti che sono stati impiegati sulla rete della Compagnia, situata nello Stato dove ha la sua sede il servizio centrale, dopo il loro collocamento a riposo. Se un tale pensionato fissa il suo domicilio sul territorio di un altro Stato contraente, egli avrà diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano ai pensionati delle ferrovie dello Stato, sul territorio del quale egli ha fissato il suo domicilio, purchè rinunci alle agevolazioni di viaggio e di trasporto sulla rete dello Stato ove ha sede il servizio centrale.

5. I vecchi pensionati avranno diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto concesse ai pensionati delle ferrovie di quello Stato che è obbligato a pagare le pensioni in conformità dell'art. 17 alinea 17. Se un vecchio pensionato fissa il suo domicilio sul territorio di un altro Stato contraente, esso avrà diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano ai pensionati delle ferrovie dello Stato, sul territorio del quale egli ha fissato il suo domicilio, purchè esso rinunci alle agevolazioni di viaggio e di trasporto sulla rete dello Stato che paga la pensione.

6. Tutte le modificazioni alle disposizioni concernenti le agevolazioni di viaggio e di trasporto che saranno fatte da uno Stato per il personale della sua rete, saranno applicabili al personale del servizio centrale (comprese le famiglie) sulla rete dello Stato in questione.

7. Le disposizioni fissate da questo allegato per il personale del servizio centrale non saranno applicate che al personale in at-

Digitized by Google

tività di servizio al momento in cui il presente accordo entrerà in vigore.

Art 27.

§ 1. In dipendenza del credito della Compagnia verso il Regio Governo d'Italia sulla base dei trattati di Basilea 17 novembre 1875 e di Vienna 25 febbraio 1876, relativo al pagamento di un'annualità di 29.569.887.12 franchi oro fino al 31 dicembre 1954 e di un'annualità di 12.774.751.26 franchi oro dal 1° gennaio 1955 al 31 dicembre 1968, compresi gli arretrati e gli interessi, non sarà sollevata alcuna pretesa contro alcuno degli Stati contraenti.

§ 2. Non sarà sollevata alcuna pretesa in dipendenza del contributo dello Stato e della garanzia per il prestito di priorità 5 % della Compagnia (convenzione del 27 luglio 1869, n. 183 R. G. B.).

Non sarà sollevata alcuna pretesa in dipendenza della rendita annua di 38.240 fiorini valuta austriaca in relazione alla cessione di un sesto di partecipazione alla ferrovia di circonvallazione di Vienna (processo verbale redatto all'i r Ministero del Commercio al 28 luglio 1894).

§ 3. Il processo pendente presso il Tribunale civile di Vienna al numero Cg. VII 790:18 contro l'antica Amministrazione militare austro-ungarica sulla base del § 70 del regolamento d'esercizio delle ferrovie (Ordinanza imperiale del 15 novembre 1851, n 1 del 1852 R G. B. e Ordinanza del r. Ministero ungherese n. 6125 del 1907), non sarà continuato e nessuna pretesa sarà sollevata in dipendenza dello stesso. Le spese si intendono reciprocamente compensate.

§ 4 Nessuna pretesa sarà sollevata verso gli Stati contraenti a titolo di indennità per il materiale rotabile che è stato deteriorato dagli avvenimenti di guerra o che si è perduto o che è stato confiscato o che la Compagnia ha dovuto cedere in virtù delle disposizioni delle convenzioni di armistizio.

§ 5. La Compagnia non avrà da fare più alcun pagamento per il residuo debito per prezzo dovuto in dipendenza dell'acquisto delle linee lombardo-venete, interessi compresi.

§ 6. La Compagnia rinuncia a vantaggio del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni ad un saldo attivo della liquidazione (art. 25). Inoltre la Compagnia dichiara di essere d'accordo che al momento della liquidazione i prestiti della Compagnia alla società a garanzia limitata Ljubljanski Dvor, sieno trattati come attivi dell'esercizio. La Compagnia sarà d'altra parte svincolata dal pagamento delle imposte sul traffico fino al 31 dicembre 1921 compreso, degli importi corrispondenti alle riserve matematiche (art. 17), e di un saldo passivo della liquidazione (art. 25). I procedimenti per reati di dogana intentati nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni saranno soppressi e, le ammende per tali reati di dogana, saranno condonate.

Digitized by Google

§ 7. La Compagnia rinuncia a vantaggio del Regno d'Italia ad un saldo attivo di liquidazione (art. 25), ed essa non accamperà alcuna pretesa a titolo di indennizzo per l'uso delle sue linee site nel Regno d'Italia, durante il periodo fino al 31 dicembre 1922. La Compagnia si obbliga di rimborsare, giusta le disposizioni dell'art. 25, alinea 8 e 9, le anticipazioni in contanti fatte dal Regno d'Italia. La Compagnia sarà d'altra parte liberata dal pagamento delle somme corrispondenti alle riserve matematiche (art. 17) e di un saldo passivo di liquidazione (art. 25).

§ 8. Il laminatoio della Compagnia a Graz, coi terreni adiacenti, foglio 536 del libro tavolare nel comune Lend nel suburbio di Graz, parcelle n. 1987-1099, rimarrà proprietà privata della Compagnia non soggetta al diritto di devoluzione. I locali negli edifici appartenenti alla ferrovia, che la Compagnia giudicherà necessari per il servizio sociale centrale previsto all'art. 26, saranno messi a disposizione della stessa

L'indennità dovuta per l'utilizzazione di questi locali sarà calcolata sulla stessa base dell'indennità pagata dalla ferrovia per l'uso dei locali negli edifici appartenenti ai fondi di previdenza. Il Consiglio di amministrazione ritirerà tutti gli oggetti di inventario che esso giudicherà necessari per il servizio centrale sociale previsto all'art. 26. Questi oggetti costituiranno una libera proprietà privata della Compagnia non soggetta al diritto di devoluzione.

§ 9. Per quanto concerne l'esercizio del diritto di comproprietà della Compagnia sulle installazioni dell'acquedotto di Aurisina, la Compagnia conchiuderà un accordo speciale con il Regno d'Italia, per il caso che l'esercizio della rete sita in Italia fosse fatto dallo Stato.

Art. 28.

1. Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni è sostituito al Regno d'Ungheria in tutti i diritti e degli impegni del Regno d'Ungheria scaturienti dal trattato di Budapest dell'11 marzo 1880 relativo alla vendita della linea da Zagabria a Karlovac. Per conseguenza il pagamento dell'annualità da versarsi in virtù di questo trattato e che ascende a 240.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi duecentoquarantamila fiorini valuta austriaca oro), pagabili in 2 rate semestrali eguali con scadenza al 23 giugno ed al 23 dicembre di ogni anno, da 120.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi centoventimila fiorini valuta austriaca oro), in monete d'oro austro-ungheresi effettive o monete d'oro straniere equivalenti, incomberà al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni fino al 31 dicembre 1968. Le rate arretrate degli anni 1919 fino al 1922 inclusive, ascendenti a 960.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi novecentosessantamila fiorini valuta austriaca oro), più il 5 % di interessi fino al giorno del paga-

Digitized by Google

mento, saranno pagate al fondo delle obbligazioni (art. 33) dal Regno dei Serbi, Croati e Sloveni subito dopo entrato in vigore il presente accordo, e le rate che scadranno dopo il 1° gennaio 1923, alle scadenze pattuite. Il pagamento delle rate arretrate, interessi compresi, come pure il pagamento delle rate che scadranno, sarà effettuato in effettivi franchi oro, in ragione di 100 fiorini valuta austriaca oro pari a 250 franchi oro.

2. Il libro centrale delle ferrovie per la linea da Zagabria a Karlovac sarà trasportato da Budapest sul territorio del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni Nel foglio delle passività sarà constatato che il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni è surrogato per le annualità al Regno di Ungheria.

Art. 29.

1. Al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni resta riservato il diritto di liberarsi dagli impegni previsti agli art. 15 e 24, come pure dal pagamento della annualità del riscatto della linea da Zagabria a Karlovac (art. 28), mediante il pagamento di un'annualità globale di 5.800.000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro di cui 50.000 (cinquantamila) franchi oro, corrispondono agli interessi del capitale investito nelle stazioni comuni e nelle linee di pedaggio. Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni in tal caso sarà esonerato del pari dal pagamento delle annualità già scadute (compresi gli interessi), dovuti per il riscatto della linea da Zagabria a Karlovac; ma dovrà pagare, una volta tanto, al fondo delle obbligazioni la somma di 200.000 (duecentomila) franchi oro per contribuire alla formazione di un fondo di esercizio a disposizione del Comitato degli obbligazionisti.

2. L'annualità globale di 5.800.000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro sopra indicata, sarà versata in franchi oro al fondo degli obbligazionisti, nei termini fissati all'art. 15, alinea 9 per il pagamento del canone minimo. Questa annualità non sarà soggetta ad alcuna ritenuta o riduzione per quasiasi ragione. In particolare fino al termine dell'anno 1947, non avrà luogo la sostituzione del contributo speciale del Regno d'Italia, sulla base del traffico di Trieste, prevista all'art. 15, alinea 17 e 18 ed all'art. 24, alinea 5. Dal 1° gennaio 1948 in poi tale sostituzione sarà ammessa, ma soltanto fino alla concorrenza di 400.000 franchi oro al massimo, cosicchè l'annualità globale, a partire dal 1° gennaio 1948, non potrà mai essere inferiore a 5.400.000 (cinque milioni quattrocentomila) franchi oro.

3. Se il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni volesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale determinata dal presente articolo, esso dovrà farne dichiarazione nel momento in cui ratificherà il presente accordo (art 52). In questo caso la somma di 200,000

Digitized by Google

(duecentomila) franchi oro su menzionata, vincolata alla costituzione di un fondo di cassa, sarà da pagarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore del presente accordo. La dichiarazione concernente l'annualità globale di 5,800,000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro sarà irrevocabile ed i suoi effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo

4. Se il Regno di Serbi, Croati e Sloveni dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, che è riconosciuto nel presente articolo, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni sarà dispensato di tenere un conto separato come previsto dall'art. 16, alinea 1.

5. Se il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni dovesse far uso del diritto su indicato, il Regno d'Italia avrà il diritto di svincolarsi dagli impegni previsti agli articoli 15 e 24 (salvo il pagamento del contributo speciale sulla base del traffico di Trieste, in conformità dell'art. 15, alinea 15 e dell'art. 24, alinea 5, e salvi i pagamenti giusta le disposizioni dell'art. 15, alinea 13 e 14 e dell'*allegato* all'art. 24) pagando ogni anno una annualità globale di 6,000,000 (sei milioni) di franchi oro.

6. L'annualità globale di 6,000,000 (sei milioni) di franchi oro sopra indicata sarà versata in franchi oro al fondo delle obbligazioni entro i termini fissati all'art 15, alinea 9 per il pagamento del canone minimo. Questa annualità non sarà soggetta ad alcuna ritenuta nè riduzione per qualsivoglia titolo

7. Se il Regno d'Italia volesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale, determinata dal presente articolo, esso dovrà farne la dichiarazione al momento della ratifica del presente accordo (art. 52). Questa dichiarazione sarà irrevocabile ed i suoi effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo.

8. Se il Regno d'Italia dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, esso sarà dispensato dal tenere una contabilità separata come previsto all'art. 16, alinea 1.

9. Se il Regno d'Italia dovesse far uso del diritto sopra descritto, la Repubblica d'Austria ed il Regno d'Ungheria avranno egualmente il diritto di essere esonerati dagli impegni previsti agli art. 15 e 24. salvo i pagamenti incombenti a questi Stati giusta le disposizioni dell'art. 15, alinea 13 e 14 e dell'*allegato* all'art. 24, pagando una annualità globale, ascendente a 7,850,000 (sette milioni ottocentocinquanta mila) franchi oro per la Repubblica d'Austria ed a 3,425,000 (tre milioni quattrocentoventicinue mila) franchi oro per il Regno d'Ungheria.

10 Queste annualità globali della Repubblica d'Austria e del Regno d'Ungheria saranno versate in franchi oro al fondo delle obbligazioni entro i termini fissati all'art. 15, alinea 9, per il pagamento del canone minimo. Queste annualità non saranno soggette ad alcuna ritenuta nè ad alcuna riduzione per qualsivoglia ragione. In particolare non avrà luogo la sostituzione prevista dall'art. 15, alinea 17 e 18 e dell'art. 24. alinea 5.

Digitized by Google

11. Il vantaggio accordato al Regno d'Ungheria giusta l'alinea 8 dell'art. 15, troverà applicazione conforme anche se il Regno d'Ungheria dovesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale. Se dal 22.5 % del prodotto lordo della rete ungherese si ricava una somma inferiore a 3,000,000 (tre milioni) di franchi oro, il Regno d'Ungheria non avrà da pagare che 3,125,000 (tre milioni centoventicinque mila) franchi oro di annualità globale. Se dal 22.5% del prodotto lordo della rete ungherese si ricava un importo fra i 3,000,000 (tre milioni) e 3,300,000 (tre milioni trecento mila) franchi oro, il Regno d'Ungheria dovrà pagare la somma così ricavata. più 125,000 (centoventicinquemila) franchi oro. Se dal 22.5 % del prodotto lordo della rete ungherese si ricava un importo superiore a 3,300,000 (tre milioni trecentomila) franchi oro, il Regno d'Ungheria dovrà pagare l'annualità globale per intero. La differenza in meno dell'annualità globale, risultante da questa disposizione, sarà versata dal Regno d'Italia. I pagamenti che il Regno d'Italia farà per questo titolo, saranno diffalcati dalla sua annualità globale.

12. Se la Repubblica d'Austria, ovvero il Regno d'Ungheria, intendono di far uso del loro diritto di pagare l'annualità globale, determinata dal presente articolo, essi dovranno farne una dichiarazione al momento della ratifica del presente accordo (art. 52). Queste dichiarazioni saranno irrevocabili ed i loro effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo.

13. Se la Repubblica d'Austria dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, essa sarà dispensata dal tenere un conto separato, come previsto all'art. 16, alinea 1 Se il Regno d'Ungheria dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, esso sarà dispensato dal tenere un conto separato, purchè rinunci al vantaggio previsto dall'alinea 11 di questo articolo.

14. Resta inteso che la garanzia degli Stati per un eventuale *deficit* di esercizio (art. 24) non subisce alcuna modificazione in caso di un pagamento a *forfait*.

15. L'impegno concernente il pagamento complementare previsto all'art. 39, alinea 3, non subisce alcuna modificazione in caso di un pagamento a *forfait*.

Art. 30.

1. Il presente accordo produce novazione dei diritti dei portatori di obbligazioni di priorità e di tagliandi delle obbligazioni della Compagnia. I portatori di queste obbligazioni e di questi tagliandi non possono pretendere alcunchè oltre i diritti che loro sono riconosciuti in virtù del presente accordo.

2. Il presente accordo avrà gli effetti di un accomodamento coattivo e di un concordato omologato; esso sarà quindi obbligatorio per tutti i creditori iscritti o non al bilancio, verificati o non verifi-

Digitized by Google

cati ed anche per i creditori domiciliati fuori dei territori traversati dalle reti della Compagnia. L'ipoteca iscritta sulla rete non sarà valida, che per le somme fissate dal presente accordo, alle condizioni previste dall'art. 43.

3. La totalità degli obbligazionisti sarà rappresentata dagli amministratori che fanno parte del Consiglio di amministrazione della Compagnia in conformità dell'art. 5, alinea 1-*b*).

Questi rappresentanti formano la rappresentanza esclusiva dei portatori di obbligazioni, ed essi soltanto hanno veste per far valere i diritti dei portatori di obbligazioni nei riguardi degli Stati Contraenti e della Compagnia. Per conseguenza i portatori di obbligazioni non possono fare valere individualmente i loro diritti nelle questioni che concernono i diritti comuni dei portatori di obbligazioni.

Art. 31

1. Il capitale rappresentato dalle obbligazioni di priorità della Compagnia che non sono state ancora sorteggiate fino al 31 dicembre 1922, serie *A, C. O, K, H, I, D, S, T, P, Z. V, F, M, U, X,* (cioè in complesso 3,783,974 titoli, già obbligazioni di prorità 3 %), serie *B*, (210,156 titoli, già obbligazioni di priorità 5 % serie *B*), e serie *W* (193.126 titoli, già obbligazioni di priorità 4 % serie *W*) e cioè in complesso 4,187,256 titoli, obbligazioni di priorità, è fissato nella somma di 471,066,300 franchi oro, di modo che ciascuna di queste obbligazioni di priorità ha per valore nominale 112.50 franchi oro.

2. L'ammortamento di queste obbligazioni si effettuerà in conformità delle disposizioni del presente accordo ed in maniera da ammortizzare ogni anno la quantità di titoli prevista dalla tabella di ammortamento, che fa parte integrante di questo accordo (*Allegato* C), sia mediante libero acquisto sia per mezzo di sorteggio In questo ultimo caso il valore di rimborso è determinato dalle disposizioni dell'art 37.

3. Tutte queste obbligazioni, con i loro tagliandi di scadenze posteriori al 1° gennaio 1923, saranno cambiate contro nuovi titoli stilati in conformità alle disposizioni del presente accordo.

4. I sorteggi delle obbligazioni 5 % serie *B*, che ebbero luogo negli anni dal 1919 fino al 1922 inclusivo saranno annullati. D'altronde queste obbligazioni sono state comprese nel numero dei titoli menzionati all'alinea 1.

Allegato.

1. Tutti i portatori di queste obbligazioni saranno invitati con un avviso dal Comitato degli obbligazionisti (art. 34) a presentare le loro obbligazioni, con i tagliandi di scadenza dopo il 1° gennaio 1923 entro un termine da stabilirsi, nei luoghi indicati nell'avviso

Digitized by Google

agli effetti del cambio. La pubblicazione sarà fatta nei luoghi e nei giornali designati dal Comitato.

2. Il cambio sarà fatto titolo per titolo, senza corrispondenza nè di numero nè di serie. Il Comitato potrà consegnare a piacere dei portatori dei tagli da 5, da 10 o da 25 obbligazioni. Le spese di questo cambio saranno a carico degli obbligazionisti.

3. Il testo delle nuove obbligazioni e dei tagliandi sarà redatto secondo il modulo qui unito (*Allegato* D), che forma parte integrante del presente accordo.

Art. 32.

1. Le obbligazioni 4 % serie *E* che non sono state ancora sorteggiate fino al 31 dicembre 1922 (46,795 obbligazioni da 400 marchi valore monetario dell'Impero germanico e 9358 obbligazioni da 2000 marchi, valore monetario dell'Impero germanico) saranno rimborsate in una sola volta. Questo rimborso sarà effettuato al valore nominale sopra indicato.

2. Contemporaneamente saranno rimborsati al loro valore nominale i tagliandi scaduti fino a questa data.

Allegato.

1. Tutti i portatori di obbligazioni 4 % (serie *E*) saranno invitati almeno due mesi prima della scadenza del tagliando, a presentare le loro obbligazioni per il rimborso nei luoghi ed agli sportelli indicati nella notifica, giusta avviso pubblicato dal Comitato degli obbligazionisti.

2. Queste obbligazioni saranno rimborsabili a cominciare dalla data del 1° tagliando che scadrà dopo la pubblicazione di detta notifica.

3. Le obbligazioni 4 % serie *E* cesseranno di fruttare interesse alla data ora indicata, considerata quale termine di scadenza convenuta, e conseguentemente, al momento dell'incasso, tutti i tagliandi non ancora scaduti fino a quel giorno, come pure i recapiti (« talons ») dovranno essere restituiti con i titoli medesimi. L'ammontare dei tagliandi mancanti sarà diffalcato dall'ammontare del capitale da rimborsarsi

Art. 33.

1. Le somme necessarie per l'ammortamento delle obbligazioni di ogni categoria, e per il pagamento degli interessi correnti come pure il servizio degli arretrati (art. 40), saranno prelevate esclusivamente da un fondo destinato ad assicurare il servizio degli interessi e dell'ammortamento delle obbligazioni della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

Digitized by Google

Questo fondo sarà designato in seguito col titolo « Fondo delle obbligazioni » e sarà costituito in conformità delle disposizioni seguenti.

2. Fatta riserva per i diritti di pegno o di ipoteca, che ai portatori delle obbligazioni nel loro complesso sono attribuiti dal presente accordo, i detti portatori di obbligazioni non possono sollevare pretese, per tutto quanto concerne i loro diritti e le loro rivendicazioni, che sulle risorse del « fondo delle obbligazioni » amministrato dal Comitato indicato all'art. 34.

3. Il « Fondo delle obbligazioni » dovrà far fronte da solo a tutte le richieste concernenti le obbligazioni ed i tagliandi della Compagnia, che potranno essere presentate per qualsivoglia titolo e per qualsivoglia motivo; il « fondo delle obbligazioni » ne sopporterà tutti gli oneri e le conseguenze dirette od indirette.

Art. 34.

Il « fondo delle obbligazioni » è amministrato da un Comitato designato in seguito col nome di « Comitato », composto di 4 rappresentanti degli obbligazionisti, che saranno nominati in conformità dell'art. 30. Una delegazione del Consiglio di amministrazione della Compagnia avrà diritto di assistere alle riunioni del Comitato a titolo consultivo.

Allegato.

1. L'organizzazione e la direzione di tutto il servizio dei titoli incombono al Comitato. Questo Comitato è in particolare incaricato della consegna di nuovi titoli in cambio delle vecchie obbligazioni della Compagnia (art. 31), del rimborso delle obbligazioni 4 % serie *E* (art. 32), del servizio delle obbligazioni e del servizio degli arretrati.

2. Il Comitato non potrà prendere degli impegni al di là delle somme esistenti in cassa.

Art. 35.

Il « Fondo delle obbligazioni » è alimentato nel seguente modo:

1. *a*) In caso di esercizio delle linee da parte degli Stati, dai canoni da pagare dagli Stati in conformità dell'art. 15;

b) in caso di esercizio da parte della Compagnia, delle somme garantite dagli Stati, in conformità dell'art. 24 oltre alla copertura di un eventuale *deficit* d'esercizio.

2. *a*) Dal contributo speciale del Regno d'Italia sulla base del traffico di Trieste in conformità degli articoli 15 e 24;

b) dai pagamenti complementari eventuali per questo contributo in conformità dell'art. 39.

3. Dalle annualità provenienti dalla vendita della linea Zagabria-Karlovac (art. 28), ove non fosse il caso di applicare le disposizioni dell'art. 29.

4. Dagli incassi per interesse del capitale di impianto delle stazioni comuni per proventi delle linee di pedaggio, in conformità degli art. 15 e 24.

5. Dagli interessi intercalari della gestione.

Art. 36.

1. Il pagamento del canone minimo, dovuto o garantito dalla Repubblica d'Austria in virtù del presente accordo, è garantito dal Regno d'Italia fino alla concorrenza di 6.760.000 (sei milioni settecentosessantamila) franchi oro all'anno in complesso come massimo.

2. In vista di questa garanzia il prodotto lordo delle reti della Compagnia in Austria esercitato dallo Stato o dalla Compagnia stessa sarà destinato al pagamento del canone garantito ed al rimborso delle somme versate a titolo di garanzia.

3. Il vincolo delle entrate lorde è costituito con la firma del presente accordo e diviene efficace con l'entrata in vigore dell'accordo stesso.

4. Le entrate lorde saranno pertanto considerate nella loro totalità quale un deposito dello Stato garante confidato all'amministrazione della rete.

5. Fino a concorrenza della quota parte del « minimo » relativo al trimestre in corso le entrate lorde saranno depositate a questo effetto dall'amministrazione della rete nella Banca designata dallo Stato garante. Il deposito sarà fatto per conto del garante, a favore del quale resterà vincolato, ed il deposito stesso sarà convertito senza dilazione in franchi oro.

6. Lo Stato garante potrà delegare dei funzionari per il controllo dei versamenti e per l'esecuzione dei diritti nascenti dal vincolo su accennato.

7. L'amministrazione della rete in questione potrà disporre liberamente delle entrate lorde incassate nel trimestre in corso, che superino la quota parte trimestrale del « minimo » e delle entrate da incassare, soltanto quando la Banca designata per i depositi avrà confermato di tenere a disposizione dello Stato garante, in oro, sia in dipendenza di depositi effettuati dall'amministrazione della rete, sia in dipendenza di un deposito corrispondente, effettuato dallo Stato attraversato dalla rete in questione, quella parte del minimo che deve essere pagata alla prossima scadenza.

8. Se per una ragione qualunque il pagamento non è fatto alla scadenza fissata dal presente accordo, lo Stato per il quale è prestata la garanzia, sarà costituito in mora dal Comitato degli obbligazionisti.

Digitized by Google

9. A questo scopo il Comitato rimetterà allo Stato inadempiente, a mezzo di un pubblico ufficiale, un invito che sarà contemporaneamente comunicato al Regio Governo d'Italia nelle mani del Regio Ministro Italiano delle Finanze, partecipandogli l'ammontare non pagato alla scadenza.

10. Se entro 15 giorni dopo l'invito a pagare tale pagamento non è effettuato, il Comitato informerà il Regio Governo d'Italia con lettera raccomandata, invitandolo ad effettuare il pagamento garantito, per conto dello Stato inadempiente.

11. In questo caso le somme depositate alla Banca saranno versate al Comitato degli obbligazionisti per ordine dello Stato garante. Lo Stato garante potrà disporre che « sino a nuovo ordine » ad ogni scadenza il versamento su indicato sia fatto al Comitato a mezzo della Banca depositaria su domanda del Comitato stesso.

12. Se per una causa qualunque il deposito non è sufficiente per il pagamento scaduto, lo Stato garante effettuerà il versamento delle somme corrispondenti alla sua garanzia, entro un termine di 15 giorni, dopo avere ricevuto l'invito al pagamento.

13. Il Comitato informerà il Governo dello Stato inadempiente dei pagamenti effettuati dal Regio Governo d'Italia in base alla garanzia prestata.

14. Col pagamento, in forza della garanzia, lo Stato che avrà pagato, sarà surrogato, nella misura dei pagamenti effettuati alla Compagnia ed agli obbligazionisti, di fronte allo Stato inadempiente il quale, in difetto di accordi speciali, farà il rimborso nel più breve termine.

15. Sia che all'esercizio della rete sia provveduto dallo Stato, sia che vi provveda la Compagnia, nessun diritto di pegno nè alcun vincolo potranno essere costituiti nei riguardi delle entrate lorde di cui si tratta per altri impegni sulla base di accordi conchiusi o da conchiudere dalla Repubblica d'Austria o dalla Compagnia, nel caso che un simile vincolo od un simile diritto di pegno possano recare pregiudizio ai diritti ed alle garanze costituite in favore del Regno d'Italia.

16. Il Regno d'Italia è autorizzato a fare notificare le disposizioni su accennate alla Società delle Nazioni per quanto la concerne.

Art. 37.

1. Le risorse annue del fondo delle obbligazioni, in quanto non siano consacrate direttamente al servizio degli arretrati (art. 39 e 40) saranno impegnate ai seguenti fini.

Sino alla concorrenza di 20.600.000 franchi oro (venti milioni seicento mila franchi oro) esse saranno a disposizione del Comitato degli obbligazionisti per coprire le spese di amministrazione (articolo 38) e per assicurare il servizio degli interessi e dell'ammorta-

Digitized by Google

mento delle obbligazioni. L'ammortamento si effettuerà sia mediante estrazione a sorte, in conformità della tabella di ammortamento allegata al presente accordo, sia mediante libero riscatto ad un prezzo inferiore a quello fissato dalla detta tabella di ammortamento. In caso di ammortamento per sorteggio l'ammontare di rimborso non potrà essere mai inferiore a 60 franchi oro (sessanta franchi oro) per obbligazione. Giusta la tabella di ammortamento qui allegata il valore di rimborso resta tuttavia fissato, fino ad una ulteriore decisione del Comitato a 90 franchi oro (novanta franchi oro) per obbligazione. In corrispondenza di questo valore di 90 franchi oro l'interesse spettante ad ogni obbligazione sarà di 3,60 franchi oro (tre e sessanta franchi oro).

In quanto la somma di 20.600.000 franchi oro non fosse assorbita integralmente dagli impegni suddetti, l'economia in tal guisa realizzata ogni anno contribuirà a formare una riserva speciale di previdenza, a disposizione del Comitato, per assicurare la regolarità del servizio delle obbligazioni o al caso per migliorarle.

2. Le risorse annuali del fondo delle obbligazioni che supereranno questa somma di 20.600 000 franchi oro saranno destinate anzitutto al rimborso dei pagamenti complementari che fossero stati effettuati dal Regno d''Italia a titolo di acconti pagati nello stesso anno di esercizio, in conformità dell'art. 39 del presente accordo, sull'indennità speciale a carico dello Stato medesimo.

3. Se ci fosse ancora un avanzo, i due terzi di questo avanzo saranno messi a disposizione del Comitato degli obbligazionisti, per aumentare l'interesse od il valore di rimborso delle obbligazioni da sorteggiarsi, secondo la decisione del Comitato, senza che possa mai essere sorpassata la somma di 5,40 franchi oro (cinque franchi oro e quaranta centesimi oro) per tagliando o la somma di 112,50 franchi oro (centododici franchi oro e cinquanta centesimi oro) per obbligazione.

4. L'importo rimanente sarà messo a disposizione della Compagnia.

Allegato

I.

Per ogni anno di esercizio ai sensi degli art. 15 e 24 sarà costituita una gestione separata del fondo delle obbligazioni. Ogni anno di gestione sarà definitivamente chiuso a parte.

II.

1. In quanto l'ammortamento delle obbligazioni abbia luogo per sorteggio, questo sarà fatto nella seconda quindicina di dicembre di ogni anno. Il rimborso dei titoli sorteggiati sarà fatto a principiare dal 1° marzo dell'anno successivo.

Digitized by Google

2. I numeri delle obbligazioni sorteggiate saranno pubblicati immediatamente dopo il sorteggio, dal Comitato che prescriverà in qual modo saranno da farsi le pubblicazioni.

3. Il primo sorteggio avrà luogo, in quanto non sia divenuto inutile, per effetto del libero riscatto, al più tardi sei mesi dopo il termine fissato per il cambio delle obbligazioni, e comprenderà tutti gli ammortamenti previsti dalla tabella d'ammortamento (allegato C) fino a quel termine. Le obbligazioni sorteggiate devono essere rimborsate alla prossima scadenza dei tagliandi.

4. Con le somme che si avranno disponibili il primo anno per l'ammortamento saranno da rimborsare anzitutto le obbligazioni che saranno state emesse in luogo e vece delle obbligazioni 5 % serie B, sorteggiate negli anni dal 1919 al 1922.

5. Le obbligazioni cessano di essere fruttifere a partire dal termine di rimbórso che conta quale giorno di scadenza, e all'atto dell'incasso si dovranno presentare oltre ai titoli originali tutti i tagliandi non scaduti fino a quel giorno, e non staccati, e così pure i recapiti («talons»). L'ammontare dei tagliandi mancanti sarà diffalcato dal capitale.

III.

1. Ogni obbligazione è munita di due tagliandi per ogni anno. Il primo tagliando sarà pagato al 1° di marzo dell'anno che segue l'anno di gestione.

2. Se dopo chiuso il conto di liquidazione, per l'anno di gestione di cui si tratta esiste ancora un'eccedenza disponibile, per il pagamento degli interessi, tale eccedenza sarà pagata sul secondo tagliando degli interessi complementari

3. Il Comitato pubblicherà un avviso che determinerà l'ammontare della somma da pagarsi, per ogni tagliando, ed i luoghi e gli sportelli di pagamento, come pure il termine di scadenza del secondo tagliando.

Art. 38.

Le spese di amministrazione comprendono:

A) Le spese del personale ed altre spese della Compagnia, per il Consiglio di amministrazione, per l'Assemblea generale, per il servizio centrale della Compagnia, per la indennità speciale dei membri del Comitato degli obbligazionisti e le altre spese di ogni fatta.

Per far fronte a queste spese il Comitato degli obbligazionisti porrà ogni anno a disposizione della Compagnia una somma di 1.300.000 franchi oro (un milione trecentomila franchi oro) al massimo, pagabile a seconda dei bisogni correnti. La rimunerazione dei

Digitized by Google

membri del Consiglio di amministrazione e l'indennità speciale dei membri del Comitato degli obbligazionisti saranno fissate a mezzo di un accordo fra il Consiglio di amministrazione ed il Comitato.

Al Comitato degli obbligazionisti dovrà essere fornita, circa le spese di amministrazione, ogni opportuna giustificazione.

B) Le spese di personale e le altre dell'amministrazione del « fondo delle obbligazioni » comprese le spese per il personale degli uffici di Parigi e dell'Ufficio di liquidazione (« Liquidatur ») di Vienna e le pensioni già liquidate o da liquidarsi per il personale degli uffici di Parigi come pure per le pensioni da liquidarsi in avvenire per il personale dell'Ufficio di liquidazione (« Liquidatur ») di Vienna, nonchè l'ammontare dei diritti d'abbonamento in Francia. Il Comitato degli obbligazionisti, ove lo ritenga opportuno, potrà rivalersi in tutto od in parte di questi diritti sui portatori di obbligazioni, mediante ritenuta di un importo corrispondente dall'ammontare del tagliando. Gli oneri per l'amministrazione del « fondo delle obbligazioni » comprendono anche gli impegni arretrati, che incombono al servizio delle obbligazioni per imposte, e per diritti di abbonamento e per il debito fluttuante della Compagnia in Francia.

Ognuna delle Parti Contraenti sopporterà le spese per la preparazione e per l'esecuzione del presente accordo, da essa incontrate.

Sono a carico del fondo delle obbligazioni:

1° le spese impegnate a nome del Comitato dei portatori di obbligazioni;

2° il rimborso alla Compagnia delle spese anticipate dalla stessa sui mezzi di tesoreria che non appartengono all'esercizio.

Allegato.

Le spese di personale e le altre concernenti la gestione del fondo speciale per l'ammortamento degli arretrati saranno considerate quali spese di amministrazione del « fondo delle obbligazioni ».

Art. 39.

1. Il fondo delle obbligazioni comprenderà un fondo speciale per il servizio degli arretrati. I mezzi di questo fondo speciale sono destinati anche al rimborso delle obbligazioni 4 % serie *E* (art. 32) ed alle spese di preparazione e di esecuzione del presente accordo (art. 38) nella misura ritenuta opportuna dal Comitato degli obbligazionisti.

2. Il contributo speciale del Regno d'Italia in relazione al traffico di Trieste, in conformità degli art. 15 e 24, sarà destinato al fondo speciale per tanto tempo, quanto occorrerà per l'ammortamento degli arretrati in conformità delle disposizioni dell'art. 40.

3. Per il periodo di 25 anni a partire dall'entrata in vigore del presente accordo, per il caso che tale contributo speciale del Re-

Digitized by Google

gno d'Italia non dovesse raggiungere la somma di 4,000,000 di franchi oro all'anno, gli Stati Contraenti dovranno effettuare un pagamento complementare per portare l'ammontare di questo contributo alla somma di 4,000,000 (quattro milioni) di franchi oro all'anno. Tuttavia in esecuzione delle disposizioni dell'art. 37 alinea 2 il pagamento complementare sarà ridotto dell'eventuale eccedenza oltre i 20,600,000 franchi oro del « fondo delle obbligazioni » costituita dai versamenti previsti all'art. 35 alinea 1, 3, 4 e 5.

4. I pagamenti complementari gravano sulla Repubblica d'Austria per il 33,8 %; sul Regno di Ungheria per il 16.5 %; sul Regno d'Italia per il 24.6 %; e sul Regno dei Serbi, Croati e Sloveni per il 25.1 %.

5. Il Regno d'Italia pagherà in ogni caso per la dotazione del fondo speciale per il servizio degli arretrati degli acconti sul totale dei 4.000,000 di franchi oro annui, in quattro rate eguali, scadenti 5 giorni prima della fine di ogni trimestre, per un periodo di 25 anni.

6. I conti fra gli Stati contraenti ed il Comitato degli obbligazionisti saranno regolati ogni anno, dopo la constatazione della quantità di merci in transito per il porto di Trieste, e dopo la verificazione dei conteggi relativi al contributo speciale, da presentarsi dall'amministrazione competente del Regno d'Italia. Questa constatazione e questa verifica saranno fatte dal Comitato dei delegati degli Stati, previsto dall'art. 20, dopo chiusa la gestione del fondo delle obbligazioni.

Allegato

1. Il conteggio del contributo speciale da versarsi dal Regno d'Italia, in relazione al traffico di Trieste, in conformità degli articoli 15 e 24, sarà presentato alla Compagnia nel termine di 3 mesi dopo la fine di ogni anno di esercizio

2. Questo conto farà risultare la somma che il Regno d'Italia avrà pagata per completare il contributo speciale alla somma di 4,000,000 di franchi oro per anno.

3. Le somme che per tale titolo staranno a carico degli altri Stati dovranno essere rimborsate all'Italia dagli stessi.

Art. 40.

1 Il rimborso delle obbligazioni ammortizzate dopo il 1° ottobre 1884 e non ancora rimborsate al 31 dicembre 1922 ed il rimborso dei tagliandi delle obbligazioni scaduti dopo il 1° ottobre 1908 fino al 1° ottobre 1922, e non ancora rimborsati al 31 dicembre 1922, sarà fatto in conformità delle disposizioni seguenti.

2. Le obbligazioni ammortizzate ed espresse in franchi francesi saranno rimborsate al valore fissato dalla tabella di ammortamento

Digitized by Google

allegata, e le obbligazioni 4 % serie *E* (comprese le obbligazioni ed i tagliandi arretrati), in ragione del loro valore nominale in marchi germanici.

3. Saranno successivamente rimborsati i tagliandi arretrati con una scadenza fino al 1° luglio 1914 inclusivo, e ciò in ragione dell'importo in franchi francesi, per il quale i tagliandi delle corrispondenti obbligazioni erano pagati prima della guerra.

4. I 9 tagliandi arretrati scaduti dopo il 1° luglio 1914 fino al 1° gennaio 1919 inclusivo, saranno pagati in ragione di 2 franchi oro per tagliando.

5. Gli 8 tagliandi arretrati scaduti dopo il 1° gennaio 1919 fino al 1° gennaio 1923 inclusivo, saranno pagati in ragione di 1.40 franchi oro (un franco e quaranta centesimi oro) per tagliando.

6. Il rimborso di questi tagliandi arretrati, corrispondenti a ciascuna obbligazione, sarà effettuato al prezzo su indicato, in 25 anni, per mezzo di sorteggio delle obbligazioni.

7. Gli eventuali diritti da pagarsi fuori dei confini degli Stati contraenti saranno a carico dei detentori dei tagliandi.

Art. 41.

1. La Compagnia costituisce a favore della totalità dei portatori di obbligazioni un diritto di pegno:

A) sui suoi crediti per le somme ad essa dovute dagli Stati:

a) in caso di esercizio da parte dello Stato, quale canone per l'uso delle linee;

b) in caso di esercizio da parte della Compagnia in dipendenza della garanzia;

B) sulle specie del fondo delle obbligazioni quali esse risultano ad un dato momento;

C) sul credito che discende dal trattato di Budapest dell'11 marzo 1880, relativo alla vendita della linea Zagabria-Karlovac (articolo 28), nel caso che non fossero applicabili le disposizioni dell'art. 29. Il diritto di pegno spettante su questo credito alla totalità dei portatori di obbligazioni, deve essere inscritto quale diritto di pegno sul diritto di ipoteca della Compagnia sulla linea Zagabria-Karlovac

2. Gli Stati contraenti dichiarano di riconoscere e confermare, ove occorra, la validità del diritto di pegno costituito col presente articolo.

Art. 42.

1. Gli Stati si impegnano a versare direttamente al fondo delle obbligazioni le somme che essi devono pagare in forza del presente accordo. A questo effetto gli Stati faranno i loro versamenti alla banca designata dal Comitato degli obbligazionisti, sia in Francia,

Digitized by Google

sia in uno degli Stati contraenti; fino a nuovo ordine questa banca sarà la Banca di Francia.

2. In caso di ritardo nel pagamento sarà pagato, al fondo delle obbligazioni, un interesse basato sul saggio di sconto della Banca Nazionale Svizzera di Berna aumentato dell'1 %, nonchè l'ammontare delle spese necessarie per l'incasso. In caso di un pagamento per garanzia giusta l'art. 36, questo interesse spetterà allo Stato garante a partire dal momento in cui saranno stati da esso fatti i pagamenti in dipendenza della garanzia e nella misura degli stessi.

Allegato

1. Se uno Stato all'epoca stabilita non fa fronte agli impegni di pagamento che gl'incombono, il Governo di questo Stato sarà invitato al pagamento dal « Comitato » mediante lettera raccomandata.

2. Le autorità alle quali bisogna indirizzarsi sono in questo momento: per la Repubblica d'Austria, il Ministero federale delle comunicazioni; per il Regno d'Ungheria, il Regio Ministero del commercio; per il Regno d'Italia, il Regio Ministero delle finanze; e per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Regio Ministero delle finanze.

Art. 43.

1. L'iscrizione attuale del diritto di pegno e di ipoteca per la totalità dei crediti degli obbligazionisti è cancellata dal libro ferroviario.

2. In conformità dell'art. 13 di questo accordo ogni rete della Compagnia è gravata del diritto di esercizio da parte dello Stato, con prevalenza assoluta di fronte a qualunque diritto di servitù, di pegno e di ipoteca.

3. Inoltre in garanzia della corrispondente parte dei crediti della totalità dei portatori di obbligazioni tali quali detti crediti risultano dal presente accordo, ogni rete della Compagnia, con gli accessori e con il materiale rotabile destinato a questa rete, è gravata di un diritto di pegno e d'ipoteca con grado immediatamente successivo al diritto di esercizio da parte del rispettivo Stato, come segue:

a) la rete sita nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni da un diritto di pegno e di ipoteca per un credito fino alla concorrenza di franchi oro 118,237,641.30 (centodiciotto milioni duecentotrentasette mila seicentoquarantuno franchi oro e trenta centesimi);

b) la rete sita nella Repubblica d'Austria, la rete sita nel Regno d'Ungheria e la rete sita nel Regno d'Italia da un diritto di pegno e di ipoteca cumulativo, per un credito fino alla concorrenza di franchi oro 352,828,658.70 (trecentocinquantadue milioni ottocentoventotto mila seicentocinquantotto franchi oro e settanta centesimi).

Digitized by Google

2. Il Comitato degli obbligazionisti, agendo quale rappresentante dei portatori delle obbligazioni nella loro totalità, avrà veste per esercitare, in loro nome, i diritti di pegno e d'ipoteca costituiti come sopra, alle condizioni seguenti:

Se una delle Parti contraenti non versasse ad una delle scadenze fissate dal presente accordo le somme di cui essa è responsabile verso il « fondo delle obbligazioni », il Comitato degli obbligazionisti dovrà anzitutto costituire questo Stato in mora, e potrà farlo mediante semplice atto stragiudiziale, notificato all'autorità competente nel detto Stato (vedi allegato all'art. 42 del presente accordo).

Se malgrado questa costituzione in mora, la Compagnia o lo Stato in questione non dovesse effettuare il pagamento in un termine di 15 giorni dopo la data della scadenza che era stata prevista per il pagamento, il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare immediatamente i diritti suddetti di pegno e di ipoteca, con le modalità seguenti:

a) in quanto si tratti di un pagamento di cui sia debitore il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Comitato degli obbligazionisti eserciterà i diritti di pegno e di ipoteca costituiti all'alinea 3-*a*) del presente articolo sulla rete che attraversa il territorio di questo Stato;

b) in quanto si tratti di un pagamento di cui sieno responsabili o la Repubblica d'Austria o il Regno d'Ungheria o il Regno d'Italia, il Comitato degli obbligazionisti eserciterà i detti diritti di pegno e di ipoteca come segue:

1° fino a concorrenza dell'intero ammontare delle somme scadute e non pagate, di cui lo Stato inadempiente sarà responsabile verso il « fondo delle obbligazioni », il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare il diritto di pegno e d'ipoteca cumulativo, costituito all'alinea 3-*b*) del presente articolo sulla rete che attraversa il territorio di questo Stato;

2° sino alla concorrenza dell'importo di cui lo Stato inadempiente sarà responsabile verso il fondo delle obbligazioni, per il canone minimo scaduto e non pagato, oppure se il detto Stato avesse fatto uso del suo diritto al « forfait » sino alla concorrenza dell'importo corrispondente ai detti canoni minimi scaduti e non pagati, il Comitato potrà esercitare il diritto di pegno e di ipoteca cumulativo costituito all'alinea 3-*b*) del presente articolo, sulle reti attraversanti gli altri due Stati.

Il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare nello stesso tempo i diritti che gli sono così riconosciuti, tanto sulla rete situata sul territorio dello Stato inadempiente (*b*-1), quanto sulle reti site sul territorio dei due altri Stati (*b*-2).

Se in conseguenza dell'esercizio di questo diritto di pegno e di ipoteca cumulativo, dovessero essere effettuati dei pagamenti al

Digitized by Google

fondo delle obbligazioni, da uno o da due degli Stati indicati all'alinea 4-*b*) per un altro di questi Stati, lo Stato che avrà pagato sarà di pieno diritto surrogato agli obbligazionisti in tutti i loro crediti e i loro diritti di pegno e di ipoteca iscritti a profitto della totalità dei portatori di obbligazioni sulla rete sita sul territorio dello Stato o degli Stati inadempienti e ciò per un credito eguale all'ammontare della somma pagata più interessi e spese. Se il pagamento dovesse essere effettuato da due Stati la surroga nei crediti, e nei diritti di pegno e di ipoteca dei portatori di obbligazioni avrà luogo a profitto di ciascuno di questi Stati nella proporzione dei pagamenti da essi rispettivamente effettuati.

5. L'esercizio di questi diritti di pegno è escluso in altri casi.

6. Gli Stati contraenti dichiarano di riconoscere e di confermare, ove occorresse, la validità dei diritti di pegno e di ipoteca costituiti dal presente accordo.

Art. 44.

1. Il libro ferroviario per le antiche linee austriache della Compagnia tenuto dal Tribunale degli affari civili di Vienna ed il libro centrale delle ferrovie tenuto a Budapest per le antiche linee ungheresi della Compagnia saranno sostituiti nel seguente modo.

2. In ognuno degli Stati territorialmente interessati sarà istituito per la rete della Compagnia sita sul suo territorio un libro ferroviario. Nel libro ferroviario, da istituire a Vienna per la rete austriaca, si dovranno tenere un foglio per la rete principale della Compagnia e dei fogli distinti per ciascuna delle ferrovie d'interesse locale da Liesing a Kaltenleutgeben, da Mödling a Hinterlerühl e da Spialfeld a Radkersburg.

3. La ragione sociale e la sede della Compagnia, come pure il suo diritto di proprietà sulla rete, con i diritti che scaturiscono dalle sue concessioni, con le modificazioni apportate dal presente accordo, ed il diritto di devoluzione a favore dello Stato, dovranno iscriversi nei libri ferroviari.

4. Si iscriverà nel foglio delle passività del libro ferroviario in primo grado il diritto di esercizio dello Stato, come servitù d'uso (art. 13), con prevalenza assoluta di fronte a qualunque diritto di servitù di pegno o d'ipoteca, e subito dopo in secondo grado il diritto di pegno e d'ipoteca spettante ai portatori di obbligazioni, giusta l'art. 43.

5. Gli immobili che fanno parte della rete, i diritti di servitù appartenenti alla rete, e gli oneri reali che gravano sulla rete, dovranno anche essere iscritti. A tale fine si dovrà uniformarsi alle iscrizioni del libro ferroviario a Vienna o del libro centrale di Budapest, tenendo conto delle modificazioni verificatesi nel frattempo

Digitized by Google

Art. 45.

1. Per l'esecuzione di quest'accordo è stabilito che per franco oro s'intenda la moneta d'oro del peso e del titolo dell'Unione latina (convenzione del 6 novembre 1885), vale a dire la ventesima parte di un pezzo d'oro che pesi grammi 6,45161, al titolo di 900/1000 d'oro fino.

2. S'intende inoltre che avranno effetto liberatorio i pagamenti effettuati sia in franchi oro che in moneta dei paesi dove la circolazione dell'oro sia effettiva, e dove di conseguenza non esista corso forzoso.

In quest'ultimo caso i pagamenti effettuati nelle dette monete saranno ammessi in base alla parità esatta dell'oro fino che esse contengono, con il franco oro dell'Unione latina.

3. Saranno egualmente accettate in pagamento le rimesse di effetti commerciali, di cambiali o di *chèques* tratti su paesi dove circola effettivamente l'oro nei quali non esista il corso forzoso nè alcuna restrizione alla circolazione dell'oro. S'intende che i detti effetti commerciali, cambiali e *chèques* dovranno essere stilati in moneta aurea del paese dove sono pagabili. Essi saranno accettati, come nel caso su accennato, in base alla parità esatta della moneta nella quale essi sono stilati, con il franco oro dell'Unione latina. I detti effetti di commercio, le cambiali od i *chèques* non saranno naturalmente liberatori che quando potrà essere definitivamente effettuato il loro incasso.

4. I Governi avranno, sotto la riserva indicata alla linea 5 del presente articolo, la facoltà di liberarsi pagando a Parigi, in moneta legale francese, l'equivalente dei franchi oro suindicati della Unione latina. La conversione in moneta legale francese del franco oro dell'Unione latina sarà effettuato sulla base dei corsi medi (dell'oro fino e del franco francese) della Borsa di Londra per un periodo di 10 giorni, di cui l'ultimo precederà di giorni 8 quello del pagamento degli Stati. I Governi avranno quindi da pagare in moneta legale francese una somma eguale a quella ch'essi avrebbero dovuto sborsare se avessero comperato a Londra, al corso medio di questo periodo di 10 giorni, sia dell'oro fino sia delle divise, come è detto all'alinea 3° di questo articolo, per un amontare di franchi oro dell'Unione latina corrispondente al pagamento loro incombente.

5. Il Comitato degli obbligazionisti si riserva il diritto di limitare la facoltà prevista all'alinea 4 ad una quota, che esso determinerà a seconda delle previdibili esigenze del servizio delle obbligazioni in Francia e si impegna di indicare agli Stati 40 giorni prima di ogni scadenza dei pagamenti degli Stati, le monete legali che esso accetterà per la differenza che non fosse da pagare in franchi francesi. Il pagamento in queste ultime monete sarà fatto

Digitized by Google

in conformità delle disposizioni previste all'alinea 4 per i pagamenti in franchi francesi.

6 Se i Governi dovessero effettuare una parte dei loro pagamenti secondo le disposizioni degli alinea 1, 2 e 3 del presente articolo le disposizioni degli alinea 4 e 5 si applicheranno al resto del pagamento.

7. Se alla data di uno di questi pagamenti non vi fosse alcun paese con circolazione effettiva e libera dell'oro, il pagamento sarebbe effettuato in franchi francesi tenendo conto dell'aggio dell'oro fino in confronto della moneta legale francese, sia che quest'aggio venga stabilito direttamente sia che venga calcolato tenendo conto dei cambi.

8. I Governi, la Compagnia ed il Comitato degli obbligazionisti si impegnano sin d'ora a sottomettere immediatamente ogni eventuale controversia relativa all'applicazione del presente articolo al giudizio arbitrale del Governatore della Banca d'Inghilterra, impegnandosi in pari tempo ad accettarne e ad eseguirne senz'altro la decisione.

9. Se le diverse disposizioni del presente accordo concernenti la conversione delle monete di paesi in franchi oro non fossero eseguibili nel senso letterale della relativa disposizione a seguito di effettivi impedimenti, esse saranno effettuate secondo gli accordi da conchiudersi fra le Parti interessate nel modo più atto a corrispondere allo spirito di queste disposizioni. Le eventuali controversie saranno regolate secondo le disposizioni dell'alinea 8 di quest'articolo.

10. S'intende che per calcolare il corso del cambio secondo le differenti disposizioni del presente accordo il corso medio ufficiale deve servire come base di calcolo. Se non vi fosse un corso medio ufficiale si prenderà come base di calcolo la media fra l'offerta e la domanda.

Art. 46.

Per tutte le opposizioni ed i reclami in materia di obbligazioni e di tagliandi distrutti, perduti o rubati, viene eletto domicilio a nome di tutti i portatori a Parigi presso il Comitato degli obbligazionisti. Conseguentemente in futuro in materia di opposizioni e di reclami per le obbligazioni e per i tagliandi della Compagnia distrutti, perduti o rubati saranno applicabili la legge e la giurisdizione determinate da questa elezione di domicilio.

Il Comitato degli obbligazionisti conchiuderà un accordo con la Compagnia per prendere le disposizioni necessarie allo scopo di assicurare praticamente l'esecuzione del presente articolo, particolarmente per quanto concerne l'applicazione del nuovo regime in relazione al regime precedentemnte in vigore.

Digitized by Google

Art. 47.

1. Il diritto al rimborso delle obbligazioni che secondo le precedenti disposizioni fossero da rimborsarsi e che essendo state sorteggiate non saranno presentate al rimborso entro 30 anni dopo la data fissata per il rimborso, sarà prescritto.

2. Per i tagliandi questo termine è di 5 anni.

3. Per i titoli e per i tagliandi il pagamento dei quali è scaduto prima del 1° luglio 1914 od a questa data, il termine di prescrizione è prolungato di 9 anni.

Art. 48.

1. Il presente accordo e gli atti necessari alla sua esecuzione saranno esenti da ogni imposta, diritto o tassa.

2. La Compagnia non ha da pagare che le imposte e le sovraimposte, i diritti, le tasse ed i pagamenti per prestiti forzosi come pure i pagamenti della stessa natura che si riferiscono alla proprietà, i cui redditi non alimentino il « fondo delle obbligazioni », o che si riferiscono ai redditi della sua proprietà e ad altre rendite, in quanto le stesse non alimentino il detto fondo; in particolare le somme menzionate all'art 35 ed i risultati della gestione del « fondo delle obbligazioni » non saranno soggetti in alcun caso ad oneri di questa natura. Tuttavia il diritto annuo di manomorta od ogni altra imposta che incida il capitale impiegato nel paese in questione, sarà pagato, ed, in quanto tale diritto si riferisca all'esercizio della ferrovia, esso sarà pagato a carico dell'esercizio

3. Gli Stati contraenti si metteranno d'accordo per evitare che gli stessi oggetti, prodotti o redditi, quando sieno sottoposti, giusta il presente accordo, a delle imposte, sieno colpiti da imposta da due o più Stati ad un tempo. Ciononpertanto si stabilirà sin d'ora il principio che nessuno Stato colpirà con imposte il reddito delle azioni indicate nell'art. 49, alinea 2, in quanto questo reddito provenga da un altro Stato territorialmente interessato.

4. A meno che ciò non sia previsto dal presente accordo, la Compagnia non dovrà essere sottoposta da alcuno Stato a delle disposizioni speciali in materia di imposta, che non sieno in vigore per tutte le società anonime in detto Stato.

5. La Compagnia pagherà a titolo di partecipazione agli utili, allo Stato che non esercita la rete, 25 % (venticinque per cento) del prodotto netto eccedente la somma garantita (art. 24). Tale eccedenza non sarà soggetta ad imposte, a sovraimposte, a diritti o ad altre tasse. La partecipazione agli utili non avrà luogo fino a che il reddito sarà impiegato per i versamenti da farsi agli Stati in conformità agli articoli 24 e 25

6. Come base per un'eventuale determinazione dell'imposta mi-

Digitized by Google

nima (paragr. 100, alinea 2, P. St. G.) sarà preso in luogo degli elementi menzionati nella legge il valore della proprietà della Compagnia (escluso il « fondo delle obbligazioni ») nelle industrie, in valori e saldi debitori, alla condizione che di questi valori non sia da tener conto per la base su indicata se non in quanto la determinazione delle imposte su questi valori o sui loro redditi non sia riservata, secondo le disposizioni della convenzione indicata all'alinea 3 di questo articolo, ad un altro degli Stati contraenti.

Art. 49.

1. Se il Consiglio di amministrazione dovesse decidere, pur rispettando le prescrizioni legali, di trasferire il patrimonio privato della Compagnia ad una o più società anonime da creare, gli Stati daranno il loro consenso in quanto le leggi del paese esigessero codesta approvazione. A causa di ciò la Compagnia non avrà da pagare nè imposte nè tasse nè altri diritti di qualsiasi genere.

2. Per tutta la durata del presente accordo ogni Stato applicherà nel determinare le imposte sul reddito delle azioni di proprietà della Compagnia — in quanto sarà ammissibile una tale imposta — le disposizioni di legge più favorevoli attualmente in vigore per una qualunque categoria di azioni di portafoglio, a meno che non si dovessero applicare in seguito di una modificazione delle relative leggi delle disposizioni ancora più favorevoli.

Art. 50.

1. Le controversie relative all'interpretazione od all'esecuzione del presente accordo saranno risolte da arbitri L'attore ed il convenuto sceglieranno un arbitro per ciascuno. Se i portatori di obbligazioni sono attori o convenuti la scelta di un arbitro è fatta dalla rappresentanza degli obbligazionisti (art. 30). Se vi sono più attori o più convenuti essi dovranno mettersi d'accordo per un arbitro per tutti gli attori e per un arbitro per tutti i convenuti. Gli arbitri così scelti nominano a loro volta un Presidente. Se gli attori od i convenuti non si mettono d'accordo per un arbitro ovvero se gli arbitri non si mettono d'accordo per un Presidente, il Presidente della Società delle Nazioni nomina l'arbitro od il Presidente. Il Presidente del Tribunale arbitrale fissa la sede del Tribunale arbitrale e la procedura da seguire.

2. Le decisioni del Tribunale arbitrale non sono soggette a ricorso.

3. Questo Tribunale arbitrale è anche competente per risolvere tutte le controversie sulle quali è chiamato a giudicare il Tribunale arbitrale previsto al paragr. 60 dell'atto di concessione del 28 settembre 1858 e quindi esso sostituisce questo Tribunale.

Digitized by Google

Art. 51.

Il presente accordo è conchiuso per il periodo dal 1° gennaio 1923 fino al termine dell'anno 1968.

Art. 52.

1. Il presente accordo sarà ratificato al più presto possibile. Ogni Stato rimetterà la ratifica al Regio Governo d'Italia, per cura del quale ne sarà dato avviso alle Alte Parti firmatarie.

2. Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Regio Governo d'Italia.

3. Il presente accordo entrerà in vigore al momento dell'ultima ratifica con effetto dal 1° gennaio 1923.

In fede di che, i rappresentanti qui appresso hanno firmato il presente accordo e gli hanno apposto i loro suggelli.

Fatto a Roma, il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano in un solo esemplare, che rimarrà depositato negli archivi del Governo del Regno d'Italia e le spedizioni autentiche del quale saranno rimesse ai Governi di tutte le Potenze rappresentate alla Conferenza come pure alla Compagnia ed al Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni.

La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia e la concordanza con l'originale ne sarà certificata.

Per la Repubblica d'Austria:

MÜLLER MARTINI.
POLLÀK.

Per il Regno d'Ungheria:

TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:

IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

Ing. Ran M. AVRAMOVITCH.

Per la Compagnia Südbahn Gesellschaft:

WEBER.
FALL.

Per il Comitato che rappresenta i portatori delle obbligazioni:

G. DE VELLEFREY.
G. RENDU.

Digitized by Google

ALLEGATO A.

1. La ripartizione del materiale rotabile tra le reti, come previsto all'art. 12 dell'accordo per la riorganizzazione della Südbahn deve effettuarsi sulla base seguente:

Austria	33,8 %
Ungheria	16,5 %
Italia	24,3 %
Regno S. C. S.	25,1 %
Riservato	0,3 %

La ripartizione sarà fatta tenendo conto delle disposizioni del paragrafo 9 del presente allegato.

2 L'Italia è disposta a cedere interamente la quota parte del materiale rotabile spettante alla rete italiana della Compagnia, alle Amministrazioni esercenti le altre reti.

La cessione è fatta a queste amministrazioni collettivamente.

Per quanto riguarda la ripartizione di questo materiale rotabile una convenzione speciale sarà conchiusa fra le tre Amministrazioni esercenti le reti austriaca, ungherese, serbo-croato slovena. In questa convenzione le Amministrazioni interessate prenderanno in considerazione, nella ripartizione, le esigenze del servizio.

L'Italia è disposta a cedere le locomotive e veicoli suddetti contro pagamento di un prezzo corrispondente al valore attuale del materiale. Questo valore sarà fissato dalla Commissione tecnica di ripartizione secondo le norme fissate al paragrafo 9 del presente allegato.

Il pagamento del prezzo determinato in tal modo avrà luogo in contanti sia in una sola volta e immediatamente, sia per mezzo di annualità calcolate sulla base di un periodo di ammortamento di 30 anni e di un tasso di interesse del 5 % all'anno. Sia nel caso di un pagamento in una sola volta, sia nel caso di pagamento per annualità, l'interesse nella misura sopra stabilita decorrerà dal giorno a cominciare dal quale avrà effetto l'accordo per la riorganizzazione della Südbahn Queste condizioni sono valevoli solamente nel caso di cessione totale del parco completo del materiale rotabile spettante alla rete italiana. Nel caso in cui le amministrazioni delle altre reti non volessero ritirare la totalità del parco spettante alla rete italiana, l'Italia si riserva o di ritirare la sua quota parte di materiale, oppure di cedere la parte richiesta dalle altre reti a condizioni da stabilirsi.

I pagamenti devono essere effettuati all'Amministrazione delle Ferrovie Italiane dello Stato.

3. Le amministrazioni esercenti le reti austriaca, ungherese, serbo, croata e slovena, dovranno comunicare all'Amministrazione della rete italiana, la loro decisione in merito alla cessione suddetta, entro due mesi dall'entrata in vigore del regime definitivo.

Digitized by Google

4. I pezzi di ricambio sono da ripartire egualmente secondo le disposizioni dell'art. 12 dell'accordo per la riorganizzazione della Südbahn.

5. L'Italia si riserva, in ogni caso, di reclamare la parte dei pezzi di ricambio necessaria pel materiale rotabile tipo Südbahn in servizio sulla rete italiana e di lasciare il materiale residuo che le spetterebbe, a disposizione delle altre reti. Questo materiale dovrà però essere pagato all'Italia immediatamente e non sulla base di annualità.

6. I modelli ed i disegni saranno ripartiti dalla Commissione tecnica in modo equo, prendendo in considerazione la ripartizione del materiale rotabile.

7 La ripartizione del materiale rotabile sarà fatta sulla base delle registrazioni al 1° giugno 1922 in quanto tale materiale apparteneva alla Compagnia alla data suddetta e si trovava a quella data a sua disposizione.

Le disposizioni del presente allegato per la ripartizione sono da applicare anche al materiale rotabile considerato come disperso al 1° giugno 1922 e posteriormente ritrovato

Si prenderà in considerazione, nella ripartizione, il materiale fuori servizio.

8. La Commissione tecnica per la ripartizione del materiale sarà composta di due membri per ogni Stato contraente, due membri per la Compagnia. Resta inteso che gli Stati e la Compagnia avranno ciascuno un solo voto.

I tre direttori di esercizio della Compagnia delle reti dell'Austria, Ungheria e Regno Serbo, Croato e Sloveno, oppure i loro rappresentanti, possono partecipare ai lavori della Commissione con voto consultivo.

La sede della Commissione sarà a Vienna presso la Compagnia.

La prima convocazione sarà fatta a cura della Compagnia.

9. Per stabilire il valore del materiale che deve essere ripartito secondo questo valore, la Commissione tecnica applicherà le regole seguenti:

a) Si prenderà innanzi tutto il prezzo effettivo di acquisto in corone-oro al cambio della data di acquisto e vi si aggiungerà il valore in corone-oro di quei lavori che costituiscano una trasformazione oppure una ricostruzione aventi per scopo un miglioramento del materiale.

Il valore così calcolato è detto *valore iniziale*;

b) Si applicherà per tutto il materiale una riduzione dell'1,5 % uno e mezzo per cento) sul valore iniziale per ogni anno decorso dalla data di acquisto. Il valore così risultante sarà il *valore attuale* del materiale al momento della ripartizione.

Tuttavia questo valore non potrà essere fissato in nessun caso in una misura inferiore al 30 % (trenta per cento) del valore ini-

ziale per le locomotive e del 36 % (trentasei per cento) del valore iniziale per le vetture, bagagliai e carri.

10. Il valore attuale dei pezzi di ricambio sarà calcolato dalla Commissione tecnica mediante stima sulla base del peso.

11. Le disposizioni dell'accordo che si riferiscono all'uso del materiale rotabile sulla rete esercitata dal relativo Stato non saranno applicabili al materiale venduto dall'Italia.

12. La Commissione tecnica avrà la facoltà nell'applicazione delle disposizioni dell'allegato presente di interpretarle estensivamente ove occorresse, purchè sia raggiunta l'unanimità dei voti.

ALLEGATO *B*.

Premesso che nell'allegato *A*, § 2, il Regno d'Italia dichiara di essere disposto a cedere intieramente la quota del materiale rotabile che sarebbe da assegnarsi alla rete italiana della Compagnia, alle Amministrazioni che esercitano le altre reti;

la Compagnia conchiuderà con il Regio Governo d'Italia su richiesta da farsi dal detto Governo entro tre mesi, dopo entrato in vigore il presente accordo, la seguente

CONVENZIONE.

1. La Compagnia dichiara di aver venduto al Regno d'Italia che ha acquistato il materiale rotabile da assegnarsi alla rete italiana della Compagnia giusta l'allegato *A* dell'accordo concernente la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia.

La cessione della proprietà di questo materiale avrà luogo nel momento in cui la ripartizione del materiale sarà compiuta, giusta le disposizioni dell'allegato *A* dell'art. 12 dell'accordo su accennato ed in cui il materiale assegnato alla rete italiana sarà stato precisato.

2. Il controvalore sarà determinato dal valore attuale del materiale rotabile trasferito. Questo valore sarà identico a quello che sarà fissato quale valore attuale dalla Commissione tecnica secondo le disposizioni dell'allegato *A*

3. Il controvalore del materiale rotabile di cui la Compagnia trasferisce la proprietà al Regno d'Italia è compreso nel canone che il Regno d'Italia pagherà per l'esercizio della rete della Südbahn che attraversa il suo territorio e nell'impegno al quale il Regno d'Italia deve far fronte in forza della garanzia stabilita all'art. 24 dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Südbahn.

Il canone da pagarsi od al caso le somme da garantirsi dal Regno d'Italia per la rete italiana, non subiranno quindi alcuna riduzione.

Digitized by Google

4. Nel caso che il Regno d'Italia dovesse rendere la rete alla Compagnia, nulla sarà mutato nè nei rapporti nascenti dalla presente convenzione o dall'allegato su indicato, fra il Regno d'Italia e gli Stati che avranno acquistato il materiale rotabile, che gli sarà stato assegnato, nè nei rapporti fra il Regno d'Italia e la Compagnia.

S'intende che pertanto il Regno d'Italia abbuonerà in questo caso il 5 % all'anno del valore del materiale rotabile venduto a vantaggio del conto di esercizio della rete italiana della Compagnia.

ALLEGATO *C*.

TABELLA DI AMMORTAMENTO

(sulla base di un saggio di rimborso di 90 franchi oro per obbligazione e di un saggio d'interesse di 3.60 franchi oro per tagliando).

Anno	Obbligazioni in circolazione al principio dell'anno	Interesse	Ammortamento	Totale	Obbligazioni da rimborsare	Totale delle obbligazioni rimborsate fino alla fine dell'anno
	Obbligazioni	Franchi oro	Franchi oro	Franchi oro	Obbligazioni	Obbligazioni
1923.	4, 187, 256	15, 074, 121.60	2, 970, 360 —	18, 044, 481.60	33, 004	33, 004
1924.	4, 154, 252	14, 955, 807.20	3, 089, 160 —	18, 044, 467.20	34, 324	67, 328
1925.	4, 119, 928	14, 831, 740.80	3, 212, 730 —	18, 044, 470.80	35, 697	103, 025
1926.	4, 084, 231	14. 703, 231.60	3, 341.250 —	18, 044, 481.60	37, 125	140, 150
1927.	4, 047, 106	14, 569, 581.60	3. 474, 990 —	18, 044, 571.60	38, 611	178, 761
1928.	4, 008, 495	14, 430, 582 —	3, 613, 860 —	18, 044, 442 —	40, 154	218, 915
1929.	3, 968, 341	14, 286, 027.60	3, 758, 490 —	18, 044, 517.60	41, 761	260, 676
1930.	3, 926, 580	14, 135, 688 —	3.908, 790 —	18.044, 478 —	43, 431	304, 107
1931.	3, 883, 149	13, 979, 336.40	4, 065, 210 —	18, 044, 546.40	45, 169	349, 276
1932.	3, 837, 980	13, 816, 728 —	4, 227, 750 —	18, 044, 478 —	46, 975	396, 251
1933.	3, 791, 005	13, 647, 618 —	4, 396, 860 —	18, 044, 478 —	48, 854	445. 105
1934.	3, 742, 151	13, 471, 743.60	4, 572, 810 —	18, 044, 553.60	50, 809	495, 914
1935.	3, 691, 342	13, 288, 831.20	4, 755, 600 —	18, 044, 431.20	52, 840	548, 754
1936.	3, 638, 502	13, 098, 607.20	4, 945, 950 —	18, 044, 557.20	54, 955	603, 709
1937.	3, 583, 547	12, 900, 769.20	5, 143, 680 —	18, 044, 449.20	57, 152	660, 861
1938.	3. 526, 395	12, 695, 022 —	5, 349, 510 —	18, 044, 532 —	59, 439	720 800
1939.	3, 466, 956	12, 481, 041.60	5, 563, 440 —	18, 044, 481.60	61, 816	782, 116
1940.	3, 405, 140	12, 258, 504 —	5, 786, 010 —	18, 044, 514 —	64, 289	846, 405

Anno	Obbligazioni in circolazione al principio dell'anno	Interesse	Ammortamento	Totale	Obbligazioni da rimborsare	Totale delle obbligazioni rimborsate fino alla fine dell'anno
	Obbligazioni	Franchi oro	Franchi oro	Franchi oro	Obbligazioni	Obbligazioni
1941.	8,340,851	12,027,063.60	6.017,400 —	18,044,463.60	66,860	913,265
1942.	3.273,991	11,786,367.60	6.258,150 —	18,044,517.60	69,535	982,800
1943.	3,204,456	11,536,041.60	6,508,440 —	18,044,481.60	72,316	1,055,116
1944.	3,132,140	11,275,704 —	6,768,810 —	18,044,514 —	75,209	1,130,325
1945.	3,056,931	11,004,951.60	7.039,530 —	18,044,481.60	78.217	1,208,542
1946.	2,978,714	10.723,370.40	7,321,140 —	18.044,510.40	81,346	1,289,888
1947.	2,897,368	10,430,524.80	7,614,000 —	18,044,524.80	84.600	1,374,488
1948.	2,812,768	10,125,964.80	7.918,470 —	18,044,484.80	87,983	1,462.471
1949.	2,724,785	9,809,226 —	8,235,270 —	18,044,496 —	91,503	1,553,974
1950.	2,633,282	9,479,815.20	8,564,670 —	18,044,485.20	95,163	1,649,137
1951.	2,538,119	9,137,228.40	8.907,300 —	18,044,528.40	98,970	1,748,107
1952.	2,439,149	8,780,936.40	9.263,610 —	18.044,546.40	102,929	1,851.036
1953.	2,336,220	8,410,392 —	9.634.050 —	18,044,442 —	107,045	1,958.081
1954.	2.229,175	8,025,030 —	10,019.520 —	18,044,550 —	111,328	2,069,409
1955.	2.117.847	7.624,249.20	10,420,200 —	18,044,449.20	115,780	2,185,189
1956.	2,002,067	7,207,441.20	10.837,080 —	18,044.521.20	120,412	2,305,601
1957.	1,881,655	6,773,958 —	11,270,520 —	18,044,478 —	125,228	2,430,829
1958.	1,756,427	6,323,137.20	11,721,330 —	18,044,467.20	130,237	2,561,066
1959.	1,626,190	5,854,284 —	12,190,230 —	18,044,504 —	135.447	2,696,513
1960.	1,490,743	5,336,674.80	12,677,850 —	18,044,524.80	140,865	2,837,378
1961.	1,349,878	4,859,560.80	13,184,910 —	18,044,470.80	146,499	2.983.877
1962.	1,208,379	4,332,164.40	13,712,310 —	18,044,474.40	152,359	3,136,236
1963.	1,051,020	3.783,672 —	14,260,860 —	18,044,532 —	158,454	3,294,690
1964.	892,566	3,213,237.60	14,831,280 —	18,044.517.60	164,792	3,459,482
1965.	727,774	2,619,986.40	15.424,470 —	18,044,456.40	171,383	3,630,865
1966.	556,391	2,003,007.60	16.041,510 —	18,044,517.60	178,239	3,809.104
1967.	378,152	1,361,347.20	16,683,120 —	18,044,467.20	185,368	3,994,472
1968.	192,784	694,022.40	17,350,560 —	18,044,582.40	192,784	4,187,256

Digitized by Google

ALLEGATO *D.*

Compagnia delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali). Sede sociale a Vienna (Austria).

Emissione di 4.187.256 obbligazioni emesse in esecuzione dell'accordo conchiuso a Roma il 29 marzo 1923 fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia, con intervento del Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni in applicazione dell'art. 320 del trattato di pace di S. Germano e dell'art. 304 del trattato di pace di Trianon.

OBBLIGAZIONI AL PORTATORE A REDDITO VARIABILE.

Questa obbligazione frutta interessi in conformità delle disposizioni dell'accordo di Roma del 29 marzo 1923.

In conformità delle disposizioni di questo accordo essa è rimborsabile in 46 anni, a mezzo di sorteggio, in ragione di 60 franchi in moneta d'oro dell'Unione latina al minimo, e di 112.50 franchi di moneta d'oro dell'Unione latina al massimo.

N . . .

GODIMENTO DAL 1° GENNAIO 1923.

Il Comitato degli obbligazionisti stabilito a Parigi in virtù dell'accordo sopra citato di Roma, indicherà le Casse di pagamento in Francia e fuori di Francia, per il servizio dell'interesse e del rimborso.

* * *

Tutte le disposizioni applicabili a questa emissione sono regolate dall'accordo di Roma del 29 marzo 1923, sopra indicato, particolarmente per quanto concerne le condizioni d'interesse e d'ammortamento, sia per sorteggio sia per riscatto, per quanto concerne le garanzie accordate dagli Stati contraenti, le garanzie ipotecarie, le condizioni di pagamento ecc. Il testo di questa obbligazione si trova allegato al detto accordo di Roma di cui esso fa parte integrante.

Vienna, il 1923

Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

Digitized by Google

Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali)

Obbligazione n. . . . . .
Anno . . n. . . . .

Tagliando.

Il pagamento di questo tagliando sarà fatto al 1° marzo 19 . . . nei luoghi ed agli sportelli che saranno indicati dal Comitato degli obbligazionisti.

Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

Obbligazione n. . . . . .
Anno . n. . . .

Tagliando supplementare.

Il pagamento eventuale di questo tagliando sarà effettuato su avviso del Comitato degli obbligazionisti nei luoghi ed agli sportelli che da esso saranno indicati.

PROTOCOLLO DI SOTTOSCRIZIONE.

I sottoscritti:

Dott. Otto Müller Martini, e dott. Carlo Pollàk, rappresentanti della Repubblica d'Austria,

Dott. Giovanni Teleszky, rappresentante del Regno d'Ungheria,

Marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, rappresentante del Regno d'Italia,

Ing. Ranislav M. Avramovitch, rappresentante del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni,

Dott. Augusto Weeber e dott. Gustavo Fall, rappresentanti della Compagnia delle Ferrovie Meridionali,

Gabriele de Vellefrey e Gustavo Rendu, per il Comitato rappresentante dei portatori di obbligazioni emesse dalla Compagnia,

dopo avere apposto le loro firme:

I — all'Accòrdo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica delle Ferrovie Meridionali (Südbahn);

II — alla Convenzione particolare sul regolamento del transito e delle comunicazioni, le quali portano tutte e due la data di Roma, 29 marzo 1923, hanno stabilito quanto segue:

1) La ratifica dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) avrà luogo prima del 1° settembre 1923 e dopo la ratifica della convenzione particolare per il regolamento del transito e delle comunicazioni.

2) Gli impegni fissati nell'accordo e nella convenzione di cui sopra avranno effetto soltanto:

a) dopo l'approvazione, in quanto occorresse, dell'accordo e della convenzione da parte della Commissione delle Riparazioni e da parte della Commissione di controllo dell'Austria;

b) dopo la ratifica dell'accordo e della convenzione da parte di tutte le Parti contraenti.

3) Per quanto concerne l'esecuzione dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn):

a) all'art. 15, alinea 11 s'intende che quali entrate rappresentanti di puri rimborsi di spese sono da comprendersi anche le entrate provenienti dalla vendita dei materiali spezzati, strappati o divenuti inutili o superflui, che sono venduti ed il cui ricavo è portato in deduzione del prezzo d'acquisto di nuovo materiale similare;

b) gli Stati faranno uso della facoltà prevista dall'alinea 6 dell'art. 17 dell'accordo, quanto più sarà possibile in favore del personale;

c) s'intende che le disposizioni dell'alinea 7 dell'art. 17 si applicano solamente agli agenti della Compagnia, il cui stipendio (*deren Gehalt*) sorpassa gli stipendi più elevati previsti dal piano (*Schema*) delle Ferrovie dello Stato in considerazione che i supplementi personali da calcolarsi per i pensionati (*die für die Pension anrechenbaren Zulangen*) non saranno in alcun caso presi in considerazione per l'applicazione di questo alinea 7;

d) s'intende che sotto la denominazione « personale attivo » (art. 17 al. 10) va compreso sempre tutto il personale che si trova in attività di servizio;

e) si è perfettamente d'accordo che il personale impiegato alla Direzione Generale al momento dell'entrata in vigore dell'accordo, in quanto non sia rivendicato dalla Compagnia per il Servizio Centrale (art. 26) deve passare in ogni caso immediatamente, secondo la sua nazionalità, al servizio delle reti in questione; ciò senza pregiudizio di un nuovo impiego di questo personale nel servizio aggiunto (art. 26). Si è inoltre interamente d'accordo che la questione degli stranieri dovrà in ogni caso essere regolata dopo entrato in vigore l'accordo, in conformità delle disposizioni degli alinea 2, 3 e 4 dell'art. 17;

f) s'ntende che la disposizione dell'art. 48, alinea 2 non comprende una esenzione dalle imposte sui terreni e gli edifici. In quanto si tratti dell'esercizio delle ferrovie, queste imposte con le eventuali sovrimposte costituiscono una spesa d'esercizio. S'intende egualmente che la disposizione su ricordata non altera minimamente le prescrizioni di leggi esistenti concernenti l'imposta sulle rendite da riscuotersi per mezzo di ritenuta; ma s'intende che una tale imposta sulle rendite non potrà essere percetta per gli importi che gli Stati interessati hanno da pagare in conformità di questo accordo;

g) l'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) sarà ratificato dalle Alte Parti contraenti senza dilazione dopo l'approva-

Digitized by Google

zione del testo firmato, da parte dell'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia. Il Governo della Repubblica d'Austria s'impegna a dare la sua approvazione in quanto occorresse, alla risoluzione dell'Assemblea generale degli azionisti, con la quale sarà approvato l'accordo.

4) La Compagnia delle Ferrovie Meridionali e così pure il Comitato degli obbligazionisti dichiarano che nessuna pretesa potrà essere accampata verso il Regno d'Ungheria in dipendenza dell'annualità proveniente dalla vendita della linea da Zagabria a Karlovac, compresi gli arretrati, anche nel caso che il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni facesse uso del diritto di pagare un'annualità a *forfait* (art. 29 alinea 1 dell'accordo).

5) La delegazione della Repubblica d'Austria e la delegazione del Regno d'Ungheria dichiarano di firmare l'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Ferrovia Meridionale, con il convincimento che giusta l'art. 43 nessun onere ne potrà derivare per uno dei due Stati in conseguenza di una responsabilità scaturiente dall'ipoteca cumulativa.

La delegazione italiana dichiara a sua volta che il Regno d'Italia riservandosi il diritto di domandare agli Stati in questione il rimborso delle somme per le quali esso dovesse eventualmente fare degli anticipi in conseguenza delle disposizioni dell'art. 43, avrà cura che nè l'Austria nè l'Ungheria siano obbligate di fare dei pagamenti l'una per conto dell'altra.

6) Al momento di mettere fine ai suoi lavori la Conferenza di Roma fa voti che la designazione delle stazioni comuni da parte dei governi interessati abbia luogo, per quanto possibile, prima della ratifica dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Südbahn, come pure della convenzione per il regolamento del transito e delle comunicazioni.

Fatto a Roma, al 29 marzo 1923 in francese ed in italiano in un solo esemplare che resterà negli archivi del Governo del Regno di Italia e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ad ognuna delle Parti firmatarie. La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia e la concordanza della stessa con l'originale sarà certificata.

Per la Repubblica d'Austria:
MULLER — MARTINI — POLLAK.
Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.
Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.
Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. N. AVRAMOVITCH.
Per la Compagnia della Ferrovia Meridionale:
WEEBER dott. FALL.
Per il Comitato degli obbligazionisti:
G. DE VELLEFREY — G. RENDU.

Digitized by Google

PROTOCOLLO PROVVISORIO.

Allegato all'accordo di Roma per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle ferrovie Meridionali.

Nel momento di procedere alla firma dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali e della convenzione particolare per il regolamento del transito e delle comunicazioni, conchiusi in data odierna, i sottoscritti rappresentanti delle Parti Contraenti hanno stabilito quanto segue:

I diritti che derivano dall'accordo sulla riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali e dalla convenzione particolare per il regolamento dei transiti e delle comunicazioni in favore di ogni Stato, il territorio del quale è attraversato dalla rete della Compagnia suddetta, saranno naturalmente riconosciuti ed attribuiti alla rete del territorio di Fiume, senza bisogno di altre stipulazioni. La forma e le condizioni, nelle quali ciò sarà fatto, saranno determinate di comune accordo dal Regno d'Italia e dal Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.

Il Regno d'Italia ed il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni avranno cura che, in difetto di altri accordi, Fiume assuma gli impegni di ogni sorte incombenti ad uno Stato attraversato dalla rete della Compagnia. Fino a che sia definitivamente regolata ogni questione su indicata, mediante una convenzione particolare da conchiudersi fra i detti Stati:

a) la quota parte del materiale rotabile di 0.3 % « riservato » all'art. 12 e nell'allegato *A* dell'accordo sarà messa a disposizione dello Stato che esercita la rete della Südbahn situata sul territorio di Fiume per essere utilizzata;

b) gli oneri finanziari per ed al nome di Fiume corrispondenti alla quota di 0.3 % saranno sopportati provvisoriamente dallo Stato che avrà effettivamente l'esercizio della rete della Compagnia, sita sul territorio di Fiume.

La convenzione definitiva particolare su indicata sostituirà il presente protocollo provvisorio; essa formerà parte integrante dell'accordo sopra indicato e sarà comunicata agli Stati firmatari.

Fatto a Roma, il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano, in un solo esemplare, che resterà negli archivi del Governo del Regno d'Italia, e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ad ognuna delle parti contraenti.

Digitized by Google

La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia.

Per la Repubblica d'Austria:
MULLER — MARTINI — POLLÀK.

Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. N. AVRAMOVITCH.

Per la Compagnia della Ferrovia Meridionale:
WEEBER dott. FALL.

Per il Comitato degli obbligazionisti:
G. DE VELLEFREY — G. RENDU.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il Ministro degli affari esteri
MUSSOLINI.

CONVENZIONE

per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

(Roma, 29 marzo 1923).

Il Governo della Repubblica d'Austria, il Governo del Regno di Ungheria, il Governo del Regno d'Italia, il Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

considerato che la convenzione generale prevista dagli articoli 311 del trattato di San Germano e 294 del trattato del Trianon non è stata ancora conchiusa;

che in forza di dette disposizioni, le condizioni dell'esercizio della facoltà di transito e le modalità con cui dovranno essere utilizzate le strade ferrate saranno determinate da convenzioni particolari fra gli Stati interessati;

e che per assicurare la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie meridionali), la cui riorganizzazione amministrativa e tecnica è stata regolata dall'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, le convenzioni suddette sono indispensabili;

Digitized by Google

hanno stabilito di cercare di comune accordo i mezzi la cui applicazione sia la più rapida e la più immediata per arrivare a questo scopo, ed a questo effetto. Essi hanno designato come loro plenipotenziari:

il Governo della Repubblica d'Austria: il signor dott. Ottone Müller Martini, Capo sezione al Ministero federale delle comunicazioni; ed il signor dott. Carlo Pollàk, Capo sezione al Ministero federale delle finanze;

il Governo del Regno d'Ungheria: Sua Eccellenza Giovanni Teleszky, già Ministro delle finanaze;

il Governo del Regno d'Italia: Sua Eccellenza il marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, senatore del Regno, Ambasciatore onorario;

il Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: il signor ing. Ranislav M. Avramovitch, sottosegretario di Stato al Ministero delle Comunicazioni;

i quali, avendo scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno concordato le disposizioni seguenti:

I. — TRASPORTI IN TRANSITO.

Art. 1.

1. Saranno considerati come in transito attraverso i territori posti sotto la sovranità o l'autorità di uno qualsiasi degli Stati Contraenti i trasporti delle persone, dei bagagli, delle merci, dei vagoni, delle vetture o d'altri mezzi di trasporto effettuati a mezzo delle ferrovie della Südbahn, ed il cui percorso sui territori predetti non sia che la frazione di un percorso totale che comincia e termina fuori delle frontiere dello Stato attraverso il cui territorio si compie il transito.

2. I trasporti di tale natura saranno designati con il nome di « trasporti in transito ».

Art. 2.

Sotto riserva delle altre stipulazioni del presente accordo, i provvedimenti regolamentari e di esecuzione presi dagli Stati Contraenti, per ciò che concerne i trasporti effettuati attraverso i territori posti sotto la loro sovranità o la loro autorità, faciliteranno il libero transito a mezzo di ferrovie. Non sarà fatta alcuna distinzione sia in considerazione della nazionalità delle persone, sia in considerazione dei luoghi di origine, di provenienza, di entrata, di uscita o di destinazione, sia per ogni altra considerazione relativa alla proprietà delle merci, delle vetture, dei vagoni o degli altri mezzi di trasporto.

Art. 3.

I trasporti in transito non saranno sottoposti ad alcun diritto o tassa speciale pel fatto del loro transito (comprese l'entrata e l'uscita). Tuttavia potranno essere percepiti su questi trasporti in transito diritti o tasse esclusivamente devoluti a coprire le spese di sorveglianza e di amministrazione rese necessarie dal transito stesso. L'ammontare di ogni diritto o tassa di tale natura dovrà corrispondere, per quanto possibile, alla spesa che essi debbono coprire, ed i diritti o le tasse predette saranno applicate nelle condizioni di uguaglianza determinate all'articolo precedente, coll'eccezione che su certe linee questi diritti o tasse potranno essere ridotti od anche soppressi in ragione della differenza nel costo della sorveglianza.

Art. 4.

Le tariffe dovranno essere stabilite in modo da facilitare per quanto possibile il traffico diretto ed in transito. Nessuna rimunerazione, facilitazione o restrizione dovrà dipendere direttamente o indirettamente dalla nazionalità o dalla qualità del trasporto in transito o del proprietario del detto trasporto o di quel qualsiasi mezzo che fosse stato o dovesse essere impiegato per il trasporto sopra una parte qualsiasi del percorso totale.

Art. 5.

1. Nessuno degli Stati Contraenti sarà tenuto in virtù del presente accordo a garantire il transito dei viaggiatori, il cui ingresso nei suoi territori fosse vietato, o delle merci d'una categoria di cui fosse proibita l'importazione, sia per ragioni di sanità o di sicurezza pubblica, sia come precauzione contro le malattie degli animali e delle piante.

2. Ciascuno degli Stati Contraenti avrà il diritto di prendere le precauzioni necessarie per accertare che le persone, i bagagli, le merci e specialmente le merci sottoposte ad un monopolio, le vetture, i vagoni od altri mezzi di trasporto siano effettivamente in transito, e per accertare inoltre che i viaggiatori in transito siano in grado di terminare il loro viaggio, nonchè per evitare che la sicurezza delle linee e dei mezzi di comunicazione sia comunque pregiudicata. *Tuttavia l'esercizio di questo diritto non deve creare ostacoli ai trasporti nè sottoporli a dei ritardi supplementari.*

3. Nessuna disposizione del presente accordo potrà pregiudicare i provvedimenti che uno degli Stati Contraenti è o potrà essere indotto a prendere in dipendenza di convenzioni internazionali generali, nelle quali esso è parte o che potrebbero essere conchiuse ulteriormente, ed in particolare di quelle conchiuse sotto gli auspici

Digitized by Google

della Società delle Nazioni in materia di transiti, di esportazione o di importazione di speciali categorie di merci, quali l'oppio ed altre droghe nocive, le armi, od i prodotti della pesca, oppure di convenzioni generali, sia che abbiano per iscopo di impedire qualsiasi infrazione ai diritti di proprietà industriale, letteraria od artistica, sia che si riferiscano a falsificazioni dei marchi di fabbrica o delle indicazioni d'origine o ad ogni altro sistema di commercio sleale.

Art. 6.

Alle disposizioni degli articoli precedenti potrà essere derogato, in via eccezionale, e per un termine, quanto più limitato è possibile per mezzo di norme particolari o generali, che ciascuno degli Stati contraenti fosse costretto ad emanare nel caso di avvenimenti gravi, che interessino la sicurezza dello Stato e gli interessi vitali del Paese, rimanendo inteso che detto Stato dovrà permettere l'esercizio del diritto di transito nella più larga misura possibile.

Art. 7.

Il presente accordo non stabilisce i diritti ed i doveri dei belligeranti e dei neutri in tempo di guerra. Ciò nondimeno esso accordo avrà vigore in tempo di guerra nella misura compatibile con tali diritti e doveri.

II. — DOGANE.

A) Merci.

Art. 8.

1. I treni merci potranno attraversare le frontiere doganali in qualsiasi tempo, comprese le domeniche ed i giorni festivi, sia di giorno che di notte, in quanto le merci non sieno colpite da divieti d'importazione, di esportazione o di transito.

2. Le operazioni doganali relative dovranno essere eseguite nello stesso tempo.

3. Ciascun treno merci in arrivo dall'estero dovrà essere dichiarato, secondo i regolamenti doganali, agli uffici doganali di frontiera, ai quali dovranno essere presentati contemporaneamente i documenti previsti dai detti regolamenti.

Art 9.

1. Le Amministrazioni ferroviarie saranno tenute a far conoscere agli uffici doganali stabiliti nelle stazioni ed alle agenzie doganali (uffici doganali delle ferrovie) gli orari di tutti i treni che

Digitized by Google

passano la frontiera e dei treni di coincidenza, come pure le modificazioni a tali orari, almeno 8 giorni prima della loro entrata in vigore.

2. Gli uffici doganali delle ferrovie saranno altresì informati al più presto possibile dei ritardi di una certa importanza, della soppressione di treni e del passaggio di treni speciali e di locomotive isolate.

Art. 10.

1. Saranno esenti dallo scarico e dalla visita alla frontiera e pure dal piombamento dei colli le merci il cui passaggio sarà stato regolarmente dichiarato e che saranno caricate su un vagone regolamentarmente piombato ed avviate senza trasbordo verso una stazione interna ove si trovi un ufficio doganale competente.

2. Le merci così caricate in vagoni piombati regolamentarmente che attraversino il territorio d'una delle Parti Contraenti, saranno, se esse sieno regolamentarmente dichiarate per transito, esenti, tanto all'interno quanto alle frontiere, dallo scarico e dalla visita doganale e pure dal piombamento dei colli.

3. L'applicazione delle disposizioni degli alinea 1 e 2 è subordinata alla condizione che le Amministrazioni ferroviarie interessate sieno responsabili dell'arrivo dei vagoni agli uffici doganali competenti dell'interno o della frontiera nel termine stabilito e con i piombi intatti.

4. Saranno del pari di regola esenti dallo scarico e dalla pesatura le merci esenti da diritti doganali che arrivino agli uffici doganali di frontiera per essere sottoposte alle operazioni doganali, se tuttavia tali operazioni possano compiersi senza lo scarico. Per determinare il peso delle merci le autorità doganali accetteranno di regola come tara del vagone il peso che vi si trova indicato.

5. Le suddette esenzioni dal diritto di visita doganale e dal piombamento dei colli saranno eccezionalmente adottate anche in caso di trasbordo delle merci (da vagone a vagone) sotto la vigilanza della dogana, senza che occorra procedere alle operazioni doganali regolamentari, quando il trasbordo delle merci sia inevitabile per una qualsiasi ragione da parte della ferrovia.

6. Le facilitazioni previste in questo articolo non saranno applicabili in caso di presunzione di frode o di validi motivi che tocchino interessi vitali del Paese attraversato.

Art. 11.

1. Le Amministrazioni doganali di tutte le Parti Contraenti riconosceranno come sufficiente l'apposizione di piombi doganali da parte dell'Amministrazione di una delle Parti Contraenti ogni qual-

volta le dette Amministrazioni avranno accertato che tale piombamento corrisponde alle condizioni volute nei loro territori doganali per il piombamento dei vagoni vincolati a dogana, sotto le riserve indicate all'alinea 6 dell'articolo precedente.

2. Le disposizioni per le chiusure doganali, stabilite nella Conferenza di Berna in data 16 maggio 1886, con tutte le modificazioni ed appendici successive, serviranno di regola allo scopo.

Art. 12.

1. Nel caso in cui le merci non completino il carico di un vagone, esse potranno godere delle facilitazioni suindicate; all'uopo esse dovranno essere spedite entro compartimenti che possano essere rigorosamente chiusi, nei vagoni a tetto fisso rispondenti a tutte le condizioni previste per la chiusura doganale, o entro casse mobili o ceste approvate dalla dogana e trasportate così sotto chiusura doganale.

2. Al fine di meglio garantire la sicurezza dei vagoni trasportati con i treni, è ammesso che le parti interessate appongano ai vagoni una chiusura speciale che non danneggi in alcun modo il materiale.

3. Se per una causa qualsiasi i vagoni debbano essere aperti alla frontiera per essere riscontrati, l'impiegato delle ferrovie in contatto deve incaricarsi di far togliere i contrassegni dei suggelli.

4. Nei casi in cui un'operazione doganale sia stata fatta dalle Autorità di uno degli Stati Contraenti sul territorio di un altro Stato interessato, le amministrazioni doganali di questo Stato si riservano il diritto di decidere in qual modo i treni ed i vagoni diretti debbano essere scortati a partire dalla frontiera o fino alla frontiera.

5. Gli agenti di scorta avranno il diritto di occupare gratuitamente, nei treni che devono invigilare, dei posti dai quali essi possano esercitare le loro funzioni, ed essi avranno pure il diritto di occupare, nei treni viaggiatori, per il viaggio di ritorno, dei posti che corrispondano all'importanza del loro grado, sotto riserva delle disposizioni dell'alinea 3 dell'art. 51.

Art. 13

Le Alte Parti Contraenti si dichiarano particolarmente d'accordo sulla possibilità di effettuare sulle loro linee dei trasporti di merci tra due Stati interessati, anche traversando il territorio d'un terzo Stato, mediante treni o vagoni diretti.

Art. 14.

1. Al fine di rendere più breve la fermata alla frontiera, la presentazione del permesso di importazione non sarà richiesta in

Digitized by Google

ogni caso alla stazione d'entrata; esso potrà essere presentato, anche in seguito all'ufficio doganale attinente alla stazione di destinazione.

2. Nel caso di mancanza o di insufficienza di tali documenti il trasporto può essere rifiutato, con l'indicazione del motivo su tutti gli esemplari della lettera di vettura e sul foglio di viaggio, aggiungendovi la data e la firma dell'agente che ha rifiutato il trasporto.

3. Nel caso di rifiuto legittimo, le spese di ritorno fino alla stazione di frontiera dello Stato, nel quale si trova la stazione di partenza saranno poste a carico della merce.

4. Nel caso di accertamento di mancanza o di insufficienza dei detti documenti alla stazione di passaggio della frontiera in contatto con la linea di destinazione, la stazione stessa può chiederli telegraficamente al punto di transito per il quale le merci sono entrate.

5. Nel caso di reclamo contro le Amministrazioni ferroviarie, spetterà ai Governi interessati di mettersi di accordo circa le questioni legali relative all'Amministrazione delle ferrovie del loro territorio.

B) Viaggiatori e bagagli.

Art. 15.

I treni viaggiatori godranno per attraversare la frontiera, in quanto riguarda i giorni e le ore del loro passaggio, le medesime facilitazioni previste all'art. 8 per i treni merci.

Art. 16.

Le vetture dei viaggiatori, al momento del loro passaggio dalla frontiera, non potranno contenere che bagagli a mano.

Art. 17.

I bagagli registrati e quelli a mano dei viaggiatori saranno di regola sottoposti alla visita doganale all'ufficio di dogana della frontiera. Tuttavia delle facilitazioni saranno accordate secondo i bisogni del movimento dei viaggiatori. Si cercherà, in particolare, di prendere le misure necessarie acchè la visita dei bagagli registrati abbia luogo all'ufficio doganale di destinazione, senza escludere che la visita per l'uscita dallo Stato sia eseguita agli uffici doganali dei luoghi di partenza. L'Amministrazione delle dogane dovrà egualmente provvedere, in quanto possibile, che la visita dei bagagli dei viaggiatori sia effettuata nel treno quando si tratti di vetture dirette.

Art. 18.

In ogni caso le formalità doganali nelle stazioni di frontiera dovranno essere compiute in modo sufficientemente rapido, affinchè tutti i bagagli, e soprattutto quelli in transito, possano continuare il loro viaggio con i treni di coincidenza.

Art. 19.

1. Le merci spedite a grande e piccola velocità, e trasportate con treni viaggiatori, saranno sottoposte alle stesse condizioni e formalità delle merci analoghe trasportate con i treni merci.

2. Tuttavia le merci spedite a grande velocità, e soggette a rapido deperimento, che saranno trasportate con treni viaggiatori, saranno spedite con la stessa procedura accelerata ammessa per i bagagli.

Art. 20.

Il riscontro dei passaporti alle persone viaggianti con treni diretti o con vetture dirette sarà eseguito nello stesso tempo della visita doganale nel treno.

III. — CIRCOLAZIONE DEI TRENI.

Art. 21.

I vagoni a carico completo dovranno avere fermate brevi nelle stazioni intermedie e specialmente nelle stazioni di frontiera. La fermata non potrà essere di durata superiore al tempo strettamente necessario, occorrente per le operazioni ad essi relative, avuto riguardo alla natura della merce ed alle condizioni del servizio del movimento.

Art. 22.

Ai vagoni diretti dovranno essere apposte le opportune etichette con l'indicazione del paese di destinazione e della direzione del trasporto. Si avrà cura di adottare possibilmente le medesime etichette dell'Unione Europea per l'uso reciproco dei vagoni in servizio internazionale.

Art. 23.

I vagoni diretti che verranno staccati dal treno in seguito ad avarie nelle stazioni intermedie dovranno, non appena riparati, essere rispediti col primo treno utilizzabile.

Digitized by Google

Art. 24.

Le sopra menzionate norme relative ai vagoni diretti a carico completo, dovranno altresì applicarsi ai vagoni a carico misto (collettame), costituiti da spedizioni in colli avviati nella medesima direzione.

Art. 25.

1. I trasporti per i porti marittimi d'una delle Alte Parti Contraenti, dove le spedizioni stesse possono essere sottoposte alle operazioni doganali di entrata e di uscita, da parte degli organi dello Stato, le cui frontiere vengono attraversate in transito dalla merce, godranno alla frontiera del rispettivo Stato, il trattamento previsto dall'art. 10 (1° e 2° alinea) con le riserve dell'alinea 6 dell'articolo stesso.

2. I trasporti avranno gli stessi vantaggi di quelli effettuati con i citati vagoni o treni diretti, anche se per il transito possa farsi luogo alla percezione dei diritti previsti all'art. 3.

Art. 26.

Sono ammesse ad usufruire dei treni o vagoni diretti soltanto le spedizioni sottoposte ad operazioni doganali prima di passare la frontiera, oppure quelle che viaggino sino a destinazione sotto i suggelli della dogana. I documenti di trasporto che accompagnano queste merci dovranno portare una dichiarazione della dogana, che confermi l'avvenuta operazione doganale e indichi che si tratta di merce in transito, diretta ad un determinato paese.

Art. 27.

I Governi delle Alte Parti Contraenti si impegnano ad impedire che alle linee ed al materiale rotabile siano apportati dei cambiamenti che possano ostacolare il libero transito dei veicoli delle ferrovie di uno Stato alle ferrovie dell'altro. Le modificazioni necessarie per l'adozione di nuovi sistemi di esercizio formeranno oggetto di un accordo speciale.

Art. 28.

1. Le disposizioni contenute nei regolamenti per l'uso dei veicoli in servizio internazionale, saranno valide agli effetti dell'uso reciproco dei veicoli.

2. Il proseguimento del viaggio dei veicoli al di là delle stazioni comuni si compierà in conformità delle disposizioni dei regolamenti per l'uso reciproco delle vetture, dei bagagliai e dei vagoni in servizio internazionale.

Digitized by Google

IV. — STAZIONI COMUNI.

Art. 29.

1. Le stazioni comuni con uffici misti saranno istituite nei luoghi di frontiera fissati con le convenzioni da conchiudersi fra le relative amministrazioni.

Art. 30.

1. Allo scopo di rendere più rapido il passaggio della frontiera e per semplificare le formalità relative, tutti i servizi di frontiera dovranno essere riuniti in una stazione comune, per quanto lo consentiranno le circostanze.

2. In questo caso la Parte Contraente, sul territorio della quale sta la stazione comune, darà il suo consenso all'istituzione, nella stazione stessa, di un'agenzia ferroviaria dell'altra Parte Contraente.

3. La Parte Contraente, sul territorio della quale si trova la stazione, metterà a disposizione dell'Amministrazione dell'altra Parte Contraente i mezzi necessari per i bisogni dell'ufficio di spedizione, al punto di congiunzione.

Art. 31.

1. I lavori di costruzione, di ampliamento, di elettrificazione o di adattamento delle stazioni comuni, e di quella parte delle ferrovie che si trova tra la frontiera ed una stazione comune, saranno stabiliti, previo accordo, dalle due Amministrazioni ferroviarie e saranno eseguiti per cura dell'amministrazione, sulla linea della quale si trova la stazione comune.

L'approvazione dei progetti, per i lavori sopra indicati, e la sorveglianza della loro esecuzione, per quanto concerne il servizio ferroviario spettano alle autorità amministrative dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione comune.

2. I progetti per i servizi misti e comuni, nell'interesse degli Stati interessati devono essere approvati dai rispettivi Governi.

Art. 32.

1. Le Amministrazioni ferroviarie sono obbligate di costruire e di conservare in buono stato le installazioni necessarie ai servizi di ciascuna delle due Amministrazioni ed anche gli edifici, che nelle stazioni comuni sono necessari per gli uffici misti, per le abitazioni degli impiegati e per l'installazione dei servizi di finanza e degli agenti di polizia, come pure per tutti i servizi d'ordine pubblico, in particolare dei servizi sanitari e veterinari. Le condizioni ed i limiti di questi impegni, il modo in cui saranno da fornirsi i mobili degli uffici, in

Digitized by Google

cui sarà provvisto alla manutenzione, nonchè all'illuminazione, al riscaldamento, alla pulizia dei locali in questione ed eventualmente il modo in cui saranno forniti gli alloggi per gli impiegati, saranno determinati dai servizi governativi degli interessati.

2. Lo Stato, sul territorio del quale si trovano gli uffici riuniti, farà quanto sarà necessario affinchè gli impegni, derivanti dal presente articolo per le Amministrazioni ferroviarie, sieno convenientemente mantenuti dalle stesse.

3. La proporzione dei compensi dovuti alle amministrazioni ferroviarie per l'adempimento degli obblighi suddetti e degli obblighi menzionati all'articolo precedente, adempimento questo che deve essere ripartito a carico di ambedue gli Stati, sarà determinata di accordo dai relativi Governi.

Art. 33.

La designazione dei locali nelle stazioni comuni per gli uffici doganali, come pure per i servizi misti di dogana, di polizia sanitaria e veterinaria, formeranno oggetto di negoziati, che si svolgeranno in conformità delle disposizioni precedenti, fra le Amministrazioni ferroviarie, le quali alla loro volta dovranno procedere d'accordo con le Amministrazioni doganali degli Stati interessati.

Art. 34.

1. Per l'uso del tratto di linea che si trova fra la frontiera e la stazione comune e per l'uso in comune dei locali necessari per il servizio dei treni in dette stazioni, si applicheranno le disposizioni seguenti.

2. Il personale delle locomotive, appartenente ad uno Stato, condurrà il treno fino alla stazione comune. La stessa regola sarà applicata anche al personale che accompagna il treno.

3. Il nome delle persone che saranno adibite a questo servizio sarà comunicato all'Amministrazione dello Stato limitrofo otto giorni prima.

4. Quest'amministrazione potrà fare obiezioni per ragioni valide contro l'una o l'altra delle dette persone.

5. Queste obiezioni saranno prese in considerazione.

6. Nella stazione ferroviaria comune saranno messi a disposizione del personale che non continua il viaggio, dei locali convenienti.

7. I particolari concernenti le modalità della circolazione dei treni formeranno oggetto di accordi fra le amministrazioni ferroviarie interessate.

Digitized by Google

Art. 35.

1. A ciascuna delle due amministrazioni spettano i proventi delle sue linee fino alla frontiera del relativo Stato.

2. Per quanto concerne la trazione e la condotta dei treni fra la frontiera e la stazione comune e per quanto riguarda il servizio nella stazione comune sarà conchiuso un accordo speciale fra le amministrazioni ferroviarie interessate.

Art. 36.

Il Governo, sul territorio del quale sta la stazione comune o la stazione di scambio, esercita integralmente la sua autorità sia dal punto di vista politico che dal punto di vista giudiziario, tanto entro il recinto della stazione quanto sulla linea fra la stazione e la frontiera.

Art. 37.

L'amministrazione dell'altro Stato avrà il diritto di scegliere i funzionari e tutto il personale di servizio necessario nella stazione comune per il servizio esclusivo della propria amministrazione con la riserva prevista all'art. 34.

Art. 38.

1. I Governi delle Alte Parti Contraenti si impegnano ad impedire che delle persone già condannate per reati di contrabbando, o per altre gravi trasgressioni alle leggi di finanza, sieno destinate a fare servizio, come impiegati o quale personale di fatica delle Amministrazioni ferroviarie relative, nella stazione sita nel territorio dell'altro Stato.

2. Nelle stazioni comuni i funzionari e gli agenti doganali che l'Amministrazione doganale dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione, ha ragione di escludere, non potranno compiere operazioni d'entrata, o di uscita o di transito.

3. Se un funzionario od un agente d'uno Stato, dopo avere ricevuto per ragioni di servizio l'autorizzazione di risiedere o di entrare nel territorio dell'altro Stato, sarà riconosciuto colpevole di un crimine o di un delitto, sia comune che politico, ovvero di una semplice contravvenzione o di una trasgressione alle leggi di finanza, il Governo dello Stato, per cui egli presta servizio o del quale esso è agente, è obbligato di sostituirlo immediatamente.

Art. 39.

Le precedenti disposizioni non derogano in alcun modo a quelle di ciascun Paese, concernenti le pene previste per le frodi ed i con-

Digitized by Google

trabbandi, la contravvenzione doganale ed il divieto o la restrizione dell'importazione, dell'esportazione o del transito.

Art. 40.

1. Nella stazione comune, sita nel territorio di uno degli Stati, i materiali necessari per il servizio ferroviario e così pure i mobili, gli oggetti di cancelleria, i registri e tutto il rimanente materiale necessario all'Amministrazione degli uffici ferroviari, della dogana, della polizia, del servizio sanitario, e del servizio veterinario dell'altro Stato, indicati in una lista speciale, saranno importati in esenzione di ogni dazio di importazione, in conformità delle disposizioni che saranno prese dai due Governi.

2. Il trasporto al di là della frontiera potrà seguire in esenzione di dazio per i pezzi di ricambio e per i materiali necessari alla riparazione del materiale rotabile arrivato dall'altra parte della frontiera. Questi pezzi di ricambio e questi materiali dovranno essere enumerati in una lista speciale che li scorta.

Art. 41.

1. Il Governo del territorio sul quale sta la stazione comune non richiederà dall'Amministrazione ferroviaria dell'altro Stato diritti di bollo od altri diritti fiscali per i registri, per i biglietti dei viaggiatori e per gli altri documenti relativi ai servizi ferroviari, per quanto concerne l'amministrazione nella stazione e sulla linea fra la stazione e la frontiera.

2. Invece gli atti civili, i contratti e gli altri documenti giudiziari, riguardanti detta Amministrazione ferroviaria, non saranno esenti da tali diritti e da tali tasse. Questi atti, contratti e documenti saranno pertanto soggetti al pagamento dei diritti di bollo e degli altri diritti prescritti dalle leggi in vigore.

Art. 42.

Gli uffici dello Stato vicino, siti sul territorio dello Stato dove si trova la stazione comune, porteranno le insegne nazionali e le relative iscrizioni.

Art. 43.

Gli orari fissati per il servizio di coincidenza devono essere rispettati dall'Amministrazione ferroviaria, così che i viaggiatori e le merci non debbano rimanere nella stazione di frontiera oltre il tempo necessario per il servizio ferroviario, e per le formalità di dogana e di polizia.

Art. 44.

1. Il servizio nella stazione comune e la sorveglianza della linea, fra questa e la frontiera dei due Stati, spettano alle autorità dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione.

2. I funzionari di dogana e le guardie di finanza del detto Stato hanno a questo scopo facoltà:

a) di entrare nei locali a disposizione delle autorità dell'altro Stato per procedere alle ispezioni ufficiali da loro ritenute opportune;

b) di verificare lo stato delle merci in deposito;

c) di domandare l'ispezione dei registri e dei relativi documenti;

d) essi sono inoltre obbligati a prestare assistenza agli agenti ferroviari nell'esecuzione del servizio comune.

3. Spetta all'Amministrazione doganale di ciascuna delle Alte Parti Contraenti di procedere all'ispezione delle merci ed alle altre formalità negli uffici di frontiera, in caso di fondati sospetti di tentativi di frode o di contrabbando.

4. Quando devono seguire delle ispezioni nei locali messi a disposizione dell'altro Stato, queste devono farsi sempre in presenza di un funzionario di questo Stato, appartenente alla relativa amministrazione e con funzioni direttive.

Art. 45.

1. I funzionari di uno Stato in servizio nel territorio dell'altro Stato, hanno facoltà di compiere il loro dovere secondo gli usi ed i regolamenti in vigore nello Stato al quale essi appartengono.

2. Essi possono quindi portare la divisa e le armi prescritte dai loro regolamenti; e nei casi previsti dalla legge del loro paese essi possono sequestrare gli oggetti in contravvenzione e fare i passi necessari per arrestare le persone alle quali si possono imputare delle contravvenzioni, affinchè dalle autorità del territorio dove sta la stazione comune sia poi deciso il loro imprigionamento temporaneo; queste ultime autorità soltanto avranno la facoltà di prendere delle disposizioni ledenti la libertà personale di coloro che si trovano sul loro territorio.

Art. 46.

Nelle stazioni comuni i funzionari dei due Stati applicheranno, in caso di contravvenzione dal punto di vista doganale, le leggi del loro Stato.

La linea fra la stazione comune e la frontiera è da considerarsi, nei riguardi doganali e per quanto concerne le contravvenzioni, come un prolungamento della stazione comune.

Digitized by Google

Art. 47.

1. In caso di carico, di scarico o di trasporto illegale delle merci, come pure in caso di una dichiarazione non completa o non veritiera, lo Stato al quale sono destinate le merci o dal quale esse provengono, infliggerà ai contravventori le pene che sarebbero state applicabili se la stazione o la linea ferroviaria si fossero trovate nel suo territorio.

Gli agenti della dogana, sita nel territorio dell'altro Stato, avranno a questo effetto il diritto di denunciare i contravventori ai tribunali del loro Stato, i quali giudicheranno in conformità delle leggi del loro paese.

Contro gli agenti ferroviari si potrà procedere in via giudiziaria soltanto dopo di aver avvertito il capo del relativo servizio.

2. I suddetti agenti hanno facoltà di transigere circa le contravvenzioni, di confiscare gli oggetti colpiti da una contravvenzione, di disporre delle merci confiscate in quanto ne sia il caso, a seguito di una transazione conchiusa con un contravventore il quale ne abbia fatto abbandono alla dogana, ovvero a seguito di una decisione definitiva, che abbia pronunciato la confisca in favore della dogana.

3. I detti agenti possono anche trattenere le merci ed i bagagli come garanzia delle ammende, salvo la facoltà di svincolo contro cauzione.

Art. 48.

1. I funzionari di dogana degli uffici riuniti sono autorizzati a presenziare reciprocamente le operazioni doganali effettuate dagli agenti dell'ufficio dell'altro Stato, ed il carico delle merci nelle vetture in partenza.

2. I funzionari superiori di dogana di uno Stato possono esaminare tutti i registri doganali degli uffici dell'altro Stato, possono prenderne copia e farne degli estratti.

3. Gli uffici dei relativi Stati si comunicheranno reciprocamente e con la maggiore speditezza possibile le osservazioni su tutto ciò che avrebbe potuto o potrebbe pregiudicare le finanze d'uno degli Stati, o che potrebbe costituire o minacciare di costituire una violazione dei divieti di importazione, d'esportazione o di transito.

Art. 49.

1. I funzionari di dogana dei due Stati presso le stazioni comuni faranno insieme e reciprocamente il servizio destinato a prevenire od a scoprire ogni tentativo di frode o di contrabbando nel recinto o nelle dipendenze della stazione. Essi si comunicheranno reciprocamente tutte le notizie che possono interessare il servizio.

Digitized by Google

2. Le loro relazioni saranno improntate a perfetta eguaglianza e lealtà, ed i loro rapporti di servizio, nelle loro comunicazioni dirette, sarano identici a quelli fra i funzionari dell'altro Stato di condizione eguale.

Art. 50.

1. Per quanto concerne le contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti di dogana, commesse nelle stazioni comuni le autorità competenti dello Stato nel quale si trova la stazione, s'incaricheranno, su proposta delle autorità dell'altro Stato, di sentire i testimoni, di procedere ad indagini, di raccogliere informazioni e di parteciparne il risultato alle autorità richiedenti.

2. Quando si debbano rimettere citazioni o notifiche a contravventori ed a testimoni nello Stato, nel territorio del quale sta la stazione comune, l'atto proveniente dai tribunali o dalle altre autorità dell'altro Stato, sarà trasmesso direttamente all'autorità competente in conformità delle leggi dello Stato rispettivo, con sede nel luogo dove hanno la dimora i detti contravventori o i detti testimoni: una copia ne sarà trasmessa al Ministero degli Affari Esteri in via diplomatica; gli atti stessi saranno notificati personalmente a cura di un competente funzionario. Il Pubblico Ministero restituirà ai magistrati che ne avranno fatta richiesta, l'originale munito della sua firma, e comprovante l'avvenuta notifica, gli effetti della quale saranno identici a quelli di una notifica, avvenuta nel paese donde provengono gli atti e nel quale avrà luogo il giudizio.

Art. 51.

1. Le autorità dello Stato, nel territorio del quale è sita la stazione comune, accorderanno ai funzionari dell'altro Stato la stessa protezione e la stessa assicurazione nel compimento del loro servizio, ch'esse accordano ai funzionari del loro proprio Stato

2. I funzionari degli uffici dello Stato vicino, in servizio sul territorio dello Stato dove si trova la stazione comune, e le persone di loro famiglia, che vivono con i detti funzionari, godranno la stessa protezione da parte dello Stato dove si trova la stazione comune, che detto Stato accorda ai propri sudditi. Questi funzionari e le loro famiglie godranno, in caso di trasferimento, per i loro mobili ed i loro effetti da trasportare, in quanto questi abbiano servito al loro uso personale, e per le divise e le armi destinate al loro uso personale, l'esenzione dai diritti di dogana.

3 Le formalità di passaporto non saranno imposte alla entrata in uno degli Stati ai funzionari dell'altro Stato destinati alla stazione comune. I funzionari superiori, incaricati di missioni presso gli uffici dei loro propri Stati, nella detta stazione, ne saranno egualmente esenti. Basterà che gli uni e gli altri giustifichino con un

ordine di servizio la loro qualità presso le autorità competenti dello Stato nel quale essi entrano. La forma di quest'ordine di servizio sarà stabilita d'accordo fra le relative amministrazioni.

4. Egualmente le persone di famiglia di tali funzionari di ogni categoria non saranno soggette alle formalità di passaporto; esse saranno tuttavia soggette alle disposizioni che concernono il traffico alla frontiera.

Art. 52.

1. I funzionari dello Stato vicino, in servizio sul territorio dello Stato nel quale si trova la stazione comune, sono soggetti esclusivamente all'autorità dello Stato al quale essi appartengono per quanto concerne il servizio e la disciplina. Essi saranno tuttavia sottoposti alle leggi penali ed ai regolamenti di polizia dello Stato nel quale essi hanno il loro domicilio temporaneo, ed a questo effetto essi saranno soggetti alla giurisdizione di questo Stato. Essi saranno esenti dalle imposte e dalle prestazioni personali verso lo Stato nel quale essi hanno il loro domicilio, ed essi non potranno essere obbligati al pagamento delle imposte sulla ricchezza mobile, sui redditi e sulle rendite. Essi non potranno nemmeno essere obbligati a prestar servizio nell'Esercito o nella Milizia nazionale o ad assumere delle cariche come giurati o come membri dei Consigli delle circoscrizioni autonome.

2. I detti funzionari devono peraltro pagare come i cittadini dello Stato dove si trova la stazione comune, le imposte sulla proprietà di immobili siti nel territorio del detto Stato, come pure i dazi e gli altri tributi indiretti.

Art. 53.

Lo Stato che possiede un ufficio sul territorio dell'altro Stato potrà delegare per la revisione e per l'ispezione del detto ufficio degli impiegati superiori (ispettori) e dei funzionari della guardia di finanza, con facoltà di portare le armi (vedi gli art. 45, 48 e 51).

Art. 54.

La corrispondenza destinata ad una amministrazione presso una delle stazioni comuni sarà dispensata da tutte le formalità di dogana.

Art. 55.

1. Le Amministrazioni dei diversi servizi pubblici accreditati dal Governo di uno Stato, per la stazione comune sita sul territorio dell'altro Stato, potranno spedire e ricevere i loro telegrammi amministrativi con i fili della strada ferrata, come telegrammi di Stato senza il tramite degli uffici dello Stato.

Digitized by Google

2. Gli altri telegrammi di Stato e privati, per essere trasmessi da uno Stato all'altro, devono essere spediti dalla stazione comune all'ufficio governativo dello Stato dove si trova la stazione, il quale solo ha il diritto di trasmettere gli stessi per mezzo del telegrafo del Governo all'ufficio dell'altra Parte Contraente. Questa disposizione non si riferisce ai telegrammi di servizio delle ferrovie.

3. I telegrammi di cui all'alinea 1°, come pure i telegrammi di servizio delle ferrovie, non figureranno nella contabilità internazionale.

Art. 56.

1. Il diritto di passare e di ripassare la frontiera sarà accordato agli abitanti dei dintorni, affinchè possano servirsi della stazione più prossima, alle condizioni seguenti:

2. Gli abitanti che hanno l'intenzione di servirsi di un tale diritto, riceveranno, a richiesta, una carta di frontiera, che deve sostituire il passaporto, però soltanto per facilitare l'accesso alla stazione relativa.

3. Per servizi dei treni che partono dalla stazione di cui si tratta, e per circolare nel territorio dell'altro Stato, i possessori di carte di frontiera devono essere muniti anche dei documenti generalmente prescritti.

4. La carta deve contenere la fotografia, il nome e le indicazioni concernenti la nascita, la residenza e l'occupazione del portatore e la dichiarazione che egli è ordinariamente domiciliato in un luogo presso la frontiera.

5. La carta è valevole per due anni, e sarà emessa ed eventualmente prorogata dall'Autorità politica del distretto nel cui circondario si trova la stazione. Per la validità di questa carta è necessario che un'analoga dichiarazione, che confermi l'esattezza delle indicazioni iscritte nella carta, sia rilasciata all'Autorità politica del territorio al quale appartiene il richiedente.

6. La carta sarà emessa e vistata gratuitamente.

7. La lista delle carte emesse e rinnovate sarà comunicata agli uffici di sicurezza della frontiera dei due Stati.

8. Per i bambini di età inferiore agli anni 12, ed accompagnati da adulti già muniti della carta, non sarà necessaria una carta.

9. Per l'identificazione o per il controllo della pubblica sicurezza e della dogana, i portatori di carte devono presentarle al posto delle guardie di frontiera, e seguire il percorso che sarà stabilito per andare alla stazione e per ritornare.

10. La registrazione od il ritiro delle merci o dei bagagli e le relative formalità di dogana saranno limitate alle ore di giorno, e, per quanto concerne l'orario, bisognerà attenersi rigorosamente alle disposizioni che saranno fissate e pubblicate.

Digitized by Google

11. Per i motivi di interesse o di sicurezza pubblica la validità della carta può essere sospesa ed annullata da parte dell'Autorità che l'ha emessa o di quella che l'ha vidimata, informandone a questo effetto la competente Autorità dell'altro Stato.

12. La carta di frontiera sarà emessa anche su domanda degli organi della dogana o della pubblica sicurezza.

13. Le persone trovate senza carta saranno trattate come stranieri entrati clandestinamente nel territorio in questione.

14. Le persone munite di carta, che saranno sorprese fuori della zona permessa, saranno private della loro carta e sottoposte allo stesso trattamento.

V. — TRASPORTI E TARIFFE.

Art. 57.

1. Il traffico delle merci per ferrovia, fra le Parti Contraenti, sarà fatto, sotto il regime della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia, conchiusa a Berna il 14 ottobre 1890, notificata e completata dagli accordi addizionali del 16 luglio 1895 e dalle convenzioni addizionali del 16 luglio 1898, e del 19 settembre 1906, come pure secondo le norme delle condizioni complementari comuni, e delle cinque convenzioni uniformi elaborate dal Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia, e secondo le norme degli accordi, delle convenzioni e delle condizioni che potranno essere conchiuse in seguito, ed alle quali gli Stati firmatari avranno dato la loro adesione; nel caso in cui una nuova convenzione internazionale sostituisca la Convenzione di Berna attualmente in vigore, e che gli Stati Contraenti vi aderiscano, questa convenzione nuova sarà adottata dagli Stati Contraenti in luogo della detta convenzione di Berna.

2. Tuttavia in vista delle difficoltà di natura tecnica ed economica ancora esistenti in certe relazioni di traffico, saranno ammesse alcune deroghe alle dette convenzioni, previi accordi fra le Amministrazioni delle ferrovie.

3. Questi accordi devono essere sottoposti alla ratifica dei Governi interessati.

4. Tali accordi, contenenti delle deroghe, possono essere conchiusi anche in occasione della fissazione delle tariffe dirette, e possono essere indicati nelle stesse tariffe.

5. In ogni caso le deroghe dovranno essere fissate per una durata non eccedente i limiti strettamente necessari.

6. Le Parti Contraenti sono d'accordo che queste deroghe non debbano comprendere la restrizione della responsabilità delle ferrovie nei riguardi della perdita delle avarie delle merci e dei termini di resa.

Digitized by Google

Art. 58.

1. Le Parti Contraenti s'impegnano a prendere tutte le misure opportune per rimuovere gli ostacoli speciali che, specialmente nel traffico internazionale sulle reti delle Alte Parti Contraenti, s'oppongono al traffico regolare dei viaggiatori e delle merci.

2. Le Parti Contraenti s'impegnano a questo scopo in particolare ad aprire, al più presto possibile, al traffico internazionale dei passeggeri, dei bagagli e delle merci anche a carro completo le stazioni importanti di frontiera.

3. Sul territorio di una delle Parti Contraenti non è poi ammesso di procedere ad alcuna esecuzione sugli accessori che si trovano su questo territorio e che appartengono ad una ferrovia dell'altra Parte Contraente, ed in particolare nei riguardi del materiale fisso e rotabile, come pure dei denari in cassa e dei crediti risultanti dal traffico reciproco.

Art. 59.

1. Se il traffico dovesse essere sospeso o limitato, a causa delle difficoltà del movimento, le Amministrazioni delle ferrovie che incontrano queste difficoltà dovranno mettersi d'accordo, con la maggiore possibile sollecitudine, con le Amministrazioni ferroviarie dell'altro Stato interessato, sulle condizioni alle quali il traffico proveniente dal territorio di una delle Parti Contraenti o destinato a questo territorio potrà essere conservato.

2. Le amministrazioni delle ferrovie dovranno studiarsi di porre fine, con tutti i mezzi disponibili, ad ogni interruzione di traffico, ricorrendo ove d'uopo all'aiuto ed all'assistenza delle ferrovie dell'altra Parte Contraente interessata.

3. In caso di restrizioni al traffico interno, il traffico reciproco tra gli Stati Contraenti ed il traffico di transito, proveniente dal territorio d'una delle Parti Contraenti, non dovranno essere soggetti a delle restrizioni maggiori di quelle previste per il suo traffico, o per il traffico in transito verso lo stesso Stato di destinazione.

Art. 60.

Le Parti Contraenti cercheranno di tener conto dei bisogni del traffico diretto internazionale sulle linee ferroviarie del loro territorio, fissando delle buone condizioni di corrispondenza dei treni nel traffico dei viaggiatori ed in quello delle merci, come pure prestandosi aiuto ed assistenza reciproca, in quanto possibile.

Art. 61.

1. Di regola le merci consegnate per il trasporto nel proprio Stato, non saranno trattate, per quanto concerne il trasporto stesso,

Digitized by Google

in un modo più favorevole che le merci rimesse al trasporto nel territorio di un'altra delle Parti Contraenti.

2. Tuttavia i trasporti che hanno un interesse vitale per il paese ed i trasporti interni, d'importazione o d'esportazione potranno avere temporaneamente, in via eccezionale, la precedenza di fronte al transito di una minore importanza economica.

3. Se in circostanze straordinarie il traffico destinato a determinate regioni dovesse essere contingentato, per quanto riguarda la quantità ed il numero del materiale rotabile in entrata ed in uscita ed il tonnellaggio in transito, in occasione della ripartizione del contingente, il traffico di tutte le Parti contraenti, destinato per queste regioni, sarà preso in considerazione in conformità degli effettivi bisogni.

Art. 62.

1. Le relazioni di traffico dovranno essere assicurate, in quanto possibile, sopratutto a mezzo di favorevoli coincidenze fissando corrispondenti orari per i servizi passeggeri e merci, a mezzo del passaggio diretto e del transito del materiale dei treni passeggeri, ed in generale mediante la maggiore reciproca sollecitudine in tutti i rapporti di servizio, di movimento e di trasporto.

2. Per quanto concerne il materiale rotabile da mettersi a disposizione, si terrà conto dei bisogni del traffico interno e dell'esportazione verso il territorio delle Alte Parti Contraenti, da un punto di vista di perfetta eguaglianza.

Art. 63.

1. Per quanto concerne il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a mezzo di ferrovia, non sarà fatta, a parità di condizioni, alcuna differenza circa la spedizione, il prezzo di trasporto, e gli oneri pubblici connessi con il trasporto fra i cittadini delle Parti Contraenti.

2. Le merci consegnate al trasporto nel territorio di una delle Parti Contraenti e destinate al territorio di un'altra Parte Contraente, oppure in transito attraverso questo territorio e destinate al territorio di un altro Stato contraente, non saranno trattate, a parità di condizioni, meno favorevolmente delle merci analoghe, consegnate al trasporto negli Stati di destinazione, ovvero nello Stato attraversato in transito, e da spedirsi nella stessa direzione e nello stesso percorso, per quanto concerne le condizioni della spedizione, il prezzo e le condizioni di trasporto è gli oneri pubblici connessi col trasporto

3. Questo principio si applicherà reciprocamente anche per le spedizioni di merci che avessero passato la frontiera con altri mezzi di trasporto, e fossero entrate nel territorio di un'altra Parte Contraente per essere consegnate al trasporto a mezzo di ferrovia.

4. Le precedenti disposizioni non contemplano le riduzioni delle tariffe che sono accordate alle opere pubbliche di civiltà e di beneficenza, ai soccorsi in una crisi straordinaria e passeggera, ai trasporti di uomini e di merci del proprio esercito, ai funzionari in pubblico servizio assimilati, ed ai membri della loro famiglia, come pure alle missioni in servizio delle imprese indigene di trasporto.

Art. 64.

I Governi delle Parti Contraenti prenderanno ciascuno sul proprio territorio le misure necessarie per evitare che sulle ferrovie del proprio territorio siano applicate ai trasporti di merce, destinati al territorio d'una qualunque delle Alte Parti Contraenti, tariffe più elevate o gravezze pubbliche connesse ai trasporti, in misura maggiore od in condizioni più vantaggiose, che ai trasporti di merci analoghe destinate ai territori di un'altra Parte Contraente o di un terzo Stato.

Art. 65.

Tutte le tariffe, le modificazioni delle tariffe, e le riduzioni della misura delle tariffe interne e cumulative, devono essere debitamente pubblicate prima di essere messe in vigore.

Le Parti Contraenti si comunicheranno vicendevolmente le vigenti regole e disposizioni concernenti la pubblicazione delle tariffe e delle loro modificazioni.

Le Amministrazioni ferroviarie interessate si scambieranno le loro tariffe.

Art. 66.

1. In occasione dello stabilimento delle tariffe dirette le spese di manutenzione previste dalle tariffe interne saranno messe a disposizione del traffico diretto.

2. Gli Stati Contraenti sono d'accordo che sarebbe altamente desiderabile che, quando si compilano le tariffe dirette, si fissino i prezzi di trasporto in un'unica moneta, come per esempio in oro o in moneta che, per quanto possibile, si avvicini alla parità dell'oro; e che per la materia tariffaria sottoposta a queste tariffe internazionali sia istituito un ufficio internazionale di compensazione delle ferrovie (clearing office) il quale debba regolare, in quanto possibile, mediante compensazione i debiti e i crediti delle ferrovie risultanti dai conteggi dei trasporti spediti giusta le tariffe internazionali, e fissi il saldo da pagare.

Digitized by Google

Art. 67.

Le Parti Contraenti provvederanno che tra le Amministrazioni ferroviarie sieno conchiusi degli accordi per aprire al più presto possibile dei conti correnti.

Art. 68.

La presente convenzione non pregiudica i diritti speciali che derivano dai trattati in vigore in favore delle Alte Parti Contraenti.

Art. 69.

1. In difetto di accordi diretti fra gli Stati ogni controversia, che dovesse sorgere fra gli stessi circa la interpretazione e l'applicazione del presente accordo sul transito, sarà risolta con un giudizio arbitrale. Gli Stati nomineranno un arbitro per ciascuno.
2. Gli arbitri scelti nominarenno alla loro volta un Presidente.
3. Se entro 30 giorni uno Stato non avesse scelto il proprio arbitro, ovvero se gli arbitri scelti non si mettessero d'accordo circa il Presidente entro un termine di 30 giorni, l'Ufficio Centrale, previsto all'art. 57 della Convenzione di Berna, nominerà l'arbitro ed il Presidente, all'infuori delle persone degli arbitri scelti dagli Stati.
4. Il Presidente del Tribunale arbitrale così costituito fissa la sede del Tribunale arbitrale e la procedura da seguire.
5. Contro le decisioni del Tribunale arbitrale non è ammesso ricorso.

Art. 70.

Questa convenzione rimarrà in vigore fino al momento in cui sarà conchiusa una convenzione generale fra le Potenze che hanno firmato i trattati di S. Germano e del Trianon, ovvero fino a che sarà conchiusa una convenzione definitiva, nello spirito degli articoli 311 del trattato di S. Germano e 294 del trattato del Trianon, fra gli Stati firmatari della presente convenzione particolare.

Le Alte Parti Contraenti si impegnano reciprocamente a fare tutti i passi possibili, perchè una tale convenzione generale con le altre Potenze su indicate sia conchiusa entro il termine di due anni dopo l'entrata in vigore della presente convenzione. Se questa convenzione generale od un'altra convenzione analoga non fosse conchiusa entro questo termine di due anni, ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di domandare una revisione della presente Convenzione. Ma in questo caso le disposizioni della presente convenzione — che continuerà ad essere applicata senza modificazioni — non potranno essere modificate o integrate che in forza di un

Digitized by Google

accordo fra i Governi delle Alte Parti Contraenti. Anche se un accordo non venisse raggiunto, una nuova domanda di revisione non potrà essere presentata che dopo trascorso un ulteriore termine di due anni, e così di seguito di due in due anni, fino a che sia raggiunto un accordo per quanto concerne le modificazioni da apportare.

Art. 71.

La presente convenzione sarà ratificata al più presto. Ciascuno Stato rimetterà la propria ratifica al Governo d'Italia, il quale provvederà che gli altri Stati firmatari ne sieno avvertiti. Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Governo di Sua Maestà il Re d'Italia. La presente convenzione entrerà in vigore per tutti gli Stati firmatari a principiare dal deposito dell'ultima ratifica.

In fede di che i Plenipotenziari hanno apposto le loro firme.

Fatto a Roma il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano, in un solo esemplare che resterà depositato negli archivi del Governo del Regno d'Italia, e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ai Governi di tutte le Potenze rappresentate alla Conferenza. La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia.

Per la Repubblica d'Austria:

MÜLLER MARTINI.
POLLÀK.

Per il Regno d'Ungheria:

TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:

IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

Ing. Ran. M. AVRAMOVITCH.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 12 *luglio* 1923, *n.* 1819, *riguardante l'esecuzione piena ed intera dell'accordo circa le concessioni tariffarie fra l'Italia e l'Austria, conchiuso a Roma il* 29 *marzo* 1923. (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro *ad interim* per gli affari esteri, Ministro per l'interno e del Ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data all'accordo concernente concessioni tariffarie (riduzione delle tariffe ferroviarie) conchiuso a Roma il 29 marzo 1923 fra il Regno d'Italia e la Repubblica d'Austria.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — A. DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 agosto 1923, n. 203.

Digitized by Google

Accordo circa le concessioni tariffarie fra l'Italia e l'Austria.

Premesso che nell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali il Regno d'Italia assume una garanzia per la Repubblica d'Austria;

Che il Governo della Repubblica d'Austria riconosce giustificata la domanda del R. Governo d'Italia che la politica tariffaria austriaca sia sempre fatta tenendo conto della necessità di avere un prodotto lordo sufficiente per far fronte agli impegni per i quali è stata data la garanzia e della necessità di non deviare il traffico dal porto di Trieste;

Allo scopo di regolare i relativi rapporti;

Sua Maestà il Re d'Italia ed il Presidente Federale della Repubblica d'Austria hanno nominato quali loro plenipotenziari:

Sua Maestà il Re d'Italia: il marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, ambasciatore onorario, senatore del Regno.

Il Presidente Federale della Repubblica d'Austria: il dott. Otto Müller Martini, capo sezione al Ministero Federale delle comunicazioni ed il dott. Carlo Pollak, capo sezione al Ministero Federale delle finanze:

I quali dopo avere comunicato i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, hanno stabilito quanto segue:

Art. 1.

Premesso che il Regno d'Italia nell'art. 36 dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica delle Ferrovie Meridionali (Südbahn), che d'ora in poi sarà denominata Compagnia delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali) garantisce il pagamento del canone minimo che la Repubblica d'Austria dovrà versare ogni anno alla Compagnia ovvero al fondo delle obbligazioni in conformità degli articoli 15 e 24 del detto accordo, il Governo della Repubblica d'Austria s'impegna:

a) ad applicare sulla rete della Compagnia sita sul suo territorio, per il caso ch'essa dovesse assumere l'esercizio di questa rete, le tariffe per il traffico dei passeggeri, dei bagagli e delle merci, in vigore sulle linee principali delle ferrovie federali austriache, a meno che circostanze speciali richiedessero delle deroghe a favore del traffico sulla rete della Compagnia;

b) a prendere in quanto possibile le misure necessarie per evitare che svantaggiose ripercussioni si manifestino nei riguardi del traffico sulla rete della Compagnia a seguito delle disposizioni tariffarie adottate sulle ferrovie federali;

c) a non prendere delle misure tariffarie che abbiano lo scopo di spostare trasporti finanziariamente passivi istradandoli sulle linee della Compagnia;

Digitized by Google

d) a non concedere senza pregiudizio delle disposizioni precedenti riduzioni tariffarie che potessero diminuire sensibilmente il prodotto lordo della rete della Compagnia esercitata dallo Stato austriaco.

Art. 2.

La Repubblica d'Austria conserverà sulle linee della Compagnia site sul suo territorio e sulle reti federali la tariffa adriatica con lo spirito e con le modalità esistenti avanti il 1° agosto 1914 per i traffici dei porti dell'Adriatico e del Mar Nero. Essa si obbliga a prendere in tempo utile tutte le misure necessarie affinchè le ferrovie austriache durante il periodo in cui si farà uso della anticipazione prevista dall'articolo 6 mantengano nel traffico con Trieste un regime tariffario capace di facilitare per quanto è possibile la concorrenza di questo porto con i porti del Mare del Nord e del Mar Nero. A questo scopo le ferrovie federali austriache dovranno accordare riduzioni sui prezzi di trasporto normali, a seconda della necessità del traffico con Trieste, sulle linee sulle quali lo Stato austriaco ha un titolo legale per intervenire nella compilazione e nel regolamento delle tariffe per quanto concerne gli articoli che sono da prendere in considerazione per questo traffico. La misura di queste riduzioni troverà il suo limite nel fatto che le ferrovie austriache conserveranno per i trasporti effettuati un minimo corrispondente agli incassi, convertiti in corone oro, che sarebbero risultati dai trasporti di merci di eguale natura, su eguali distanze, in base alle tariffe dell'Unione ferroviaria austro-adriatica in vigore al 1° agosto 1911.

Art. 3.

1° La Repubblica d'Austria si impegna, per quanto ciò dipende da essa, a fare stabilire delle tariffe dirette per il traffico a carro completo delle derrate alimentari enumerate nell'allegato, spedite dall'Italia in transito per l'Austria sulla rete della Südbahn e sulle altre reti, sulle quali l'Austria ha il diritto di fissare o di regolare le tariffe, con destinazione per la Germania, per la Cecoslovacchia, per la Polonia, per l'Ungheria e più oltre. Queste tariffe dirette saranno fissate fino alle stazioni di destinazione dei paesi sopra indicati ovvero, al caso, fino alle stazioni di frontiera austriache di uscita, con dei prezzi fissati eventualmente in un'unica valuta.

2° Per quanto concerne l'impegno previsto all'alinea precedente il Governo austriaco fisserà le quote corrispondenti ai suoi percorsi e metterà a disposizione del Governo d'Italia prezzi calcolati sulla base delle tariffe interne in vigore, con le riduzioni e per il peso minimo tassabile previsto dall'allegato. Le amministrazioni delle

Digitized by Google

ferrovie interessate regoleranno d'accordo le questioni che concernono la determinazione e l'applicazione di queste tariffe dirette.

Art. 4.

Se a seguito delle concessioni tariffarie suddette, che sono limitate ai trasporti per i quali altri Stati non possono trovarsi in identiche condizioni, una delle Potenze alleate ed associate dovesse tuttavia reclamare una riduzione tariffaria accordata all'Italia negli articoli 2 e 3 del presente accordo, basandosi sulle disposizioni del trattato di San Germano, il Governo della Repubblica d'Austria si rivolgerà al R. Governo d'Italia, il quale curerà che siano fatte le pratiche necessarie per constatare se una tale richiesta sia legittima. Se il Governo della Repubblica d'Austria fosse obbligato a soddisfare alla richiesta su indicata, in conseguenza delle obbligazioni che derivano dal trattato di San Germano, esso avrà il diritto di ritirare la concessione tariffaria in dipendenza della quale una concessione simile sarebbe stata legittimamente domandata da un altro Stato per le medesime merci. In questo caso l'Austria accorderà un compenso equivalente per la concessione tariffaria revocata.

Art. 5.

Per la durata di questo accordo il Regno d'Italia concederà alla Repubblica d'Austria una anticipazione nei limiti di un disavanzo di esercizio della rete della Südbahn per il relativo anno fino alla concorrenza di 2,760,000 (due milioni settecentosessanta mila) franchi oro all'anno come massimo. Il canone da pagarsi per la rete della Südbahn, in quanto a carico dell'Austria, sarà portato nel conto d'esercizio.

Art. 6.

L'anticipazione sarà versata soltanto alla condizione che l'amministrazione della rete della Südbahn — sia o non sia essa rete esercitata dalla Repubblica d'Austria — abbia pagato regolarmente alla scadenza senza costituzione in mora ogni somma dovuta a titolo di canone minimo e di pagamenti complementari, e scaduta giusta le disposizioni degli articoli 15 e 24 dell'accordo previsto all'art. 1°.

Art. 7.

Le somme eventualmente pagate in base alla garanzia saranno considerate come versate a titolo di mutuo giusta l'art. 6. Se in dipendenza della garanzia il Regno d'Italia dovesse pagare delle somme oltre il limite su indicato per le anticipazioni annue, il rimborso di questa differenza avrà luogo in 5 annualità eguali, delle quali la prima sarà esigibile un anno dopo il pagamento. Su queste

Digitized by Google

somme la Repubblica d'Austria pagherà l'interesse del 5 % a partire dal giorno della scadenza.

Art. 8.

Le somme anticipate saranno rimborsate in 10 rate annue eguali, di cui la prima dovrà essere considerata scaduta ed esigibile alla fine del 5° anno a partre dal giorno del versamento. Le somme saranno rimborsate con l'interesse del 5 % all'anno a partire dal giorno della scadenza. Le somme da rimborsarsi saranno compensate con le somme da versarsi quali anticipi e mutui giusta l'articolo 6.

Art. 9.

Il presente accordo è obbligatorio anche per una impresa che eventualmente dovesse succedere integralmente o parzialmente nell'esercizio delle ferrovie austriache federali o meridionali e la Repubblica d'Austria prende impegno a tale riguardo.

Se avvenisse una tale successione l'obbligo del Regno d'Italia a fare anticipazioni ed a concedere mutui cesserà se la successione comprenderà anche la rete della Compagnia. Le concessioni tariffarie resteranno tuttavia inalterate fino a che la Compagnia e gli obbligazionisti non avranno rinunciata alla garanzia del Regno d'Italia ed alla ipoteca cumulativa sulla rete della Südbahn, che traversa il territorio del Regno e, in mancanza di altri accordi, fino a che i mutui e le anticipazioni accordati non saranno rimborsati almeno per una metà.

Le concessioni tariffarie saranno sospese se il rimborso della metà dei mutui e delle anticipazioni sarà stato effettuato mediante versamenti effettivi e se non sarà stato effettuato alcun pagamento da parte dell'Italia in dipendenza della garanzia, durante gli ultimi tre anni.

Art. 10.

Se la Repubblica d'Austria dovesse trattare per una cessione totale o parziale dell'esercizio delle ferrovie della Compagnia, separatamente o con le altre reti austriache, come previsto all'art. 9 il Governo austriaco metterà il Governo d'Italia in condizione di fare accettare da una impresa, che quest'ultimo indicherà, una offerta a condizioni identiche a quelle che saranno state accordate ad altre imprese riservandosi il diritto di scelta.

Art. 11.

Se le concessioni tariffarie su ricordate dovessero cessare in conseguenza dello svincolo dalla garanzia e del rimborso delle antici-

Digitized by Google

pazioni e dei mutui giusta le disposizioni dell'art. 9, la tariffa adriatica sarà conservata dall'Austria per tutta la durata dei 15 anni prevista all'art. 15.

Art. 12.

Il presente accordo sarà approvato, ove d'uopo, e se il Regno d'Italia ne farà richiesta, dalla Commissione delle Riparazioni e dalla Commissione di controllo dell'Austria.

Qualora gli impegni stipulati dalla Repubblica Austriaca, in questo accordo non avessero pieno vigore, il Regno d'Italia non sarà in alcun modo tenuto ai mutui nè alla concessione di dilazioni per il rimborso delle somme che egli dovesse eventualmente versare in dipendenza della garanzia da esso prestata.

Art. 13.

Il presente accordo entrerà in vigore contemporaneamente all'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali.

Art. 14.

Ogni controversia che potesse sorgere da questo accordo sarà risolta da un giudizio arbitrale. Gli Stati nomineranno ciascuno un arbitro. Gli arbitri scelti nomineranno a loro volta un Presidente. Se entro 30 giorni uno Stato non sceglie il suo arbitro ovvero se gli arbitri scelti non si mettano d'accordo entro la designazione del Presidente, in un termine di 30 giorni, l'Ufficio centrale previsto all'art. 57 della convenzione di Berna nominerà l'arbitro ed il Presidente, all'infuori delle persone degli arbitri scelti dagli Stati.

Il Presidente del Tribunale arbitrale così costituito fisserà la sede del Tribunale arbitrale e la procedura da seguire. Le decisioni del Tribunale arbitrale non saranno soggette a ricorso.

Art. 15.

Il presente accordo è conchiuso per la durata di 15 anni.

In difetto di una denuncia, che sarà da farsi al più tardi 3 mesi prima della fine del decimoquinto anno, l'accordo sarà considerato come prolungato per la durata di un anno e così avanti.

Se alla fine del 15° anno non sarà rimborsata almeno la metà delle somme dovute in quel momento, le concessioni tariffarie rimarranno in vigore fino a che il credito, quale esso risulterà alla fine del periodo suindicato, sarà ridotto alla metà.

Art. 16.

Se il Regno d'Italia dovesse essere obbligato a fare dei versamenti a seguito della garanzia assunta per la Repubblica d'Austria,

Digitized by Google

dopo la denuncia dell'accordo, gli impegni della Repubblica d'Austria previsti agli articoli precedenti, sospesi per effetto della denuncia, rientreranno in vigore senza bisogno di stipulazioni ulteriori.

Fatto a Roma, il 29 marzo 1923, in francese ed in italiano in due esemplari, di cui uno resterà negli archivi del Governo del Regno d'Italia, e l'altro sarà rimesso al Governo della Repubblica d'Austria.

La traduzione italiana è fatta per cura del Governo d'Italia.

Per il Regno d'Italia: IMPERIALI.

Per la Repubblica d'Austria: MÜLLER MARTINI — POLLAK.

ALLEGATO.

N.	Derrate alimentari	Peso minimo tassabile — Tonnellate	Riduzione da accordarsi sui prezzi delle tariffe interne in vigore
1	Riso	10	30 %
2	Pasta alimentare	5	30 %
3	Legumi e verdure	10	30 %
4	Legumi secchi	5	30 %
5	Agrumi	10	40 %
6	Frutta fresche	5	20 %
7	Castagne	10	30 %
8	Fichi secchi	10	30 %
9	Mandorle	10	30 %
10	Vini e Vermouth	5	30 %
11	Olio d'oliva	5	30 %

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro degli Affari Esteri
MUSSOLINI

Digitized by Google

R. Decreto-legge 22 *luglio* 1923, *n.* 1818 *concernente l'applicazione della tariffa militare bagagli pel trasporto apparecchi di locomozione mutilati ed invalidi di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il R. decreto 27 novembre 1910, n. 953,, che approva le tariffe per i trasporti in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dalla Stato;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto legge 16 giugno 1921, n. 931;

Udito il Commissario Straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello dell'interno, delle finanze, dell'industria e del commercio, della guerra e della marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizata a concedere sulle linee ferroviarie e di navigazione esercitate dallo Stato l'applicazione della tariffa militare bagagli per il trasporto delle speciali carrozzelle, tricicli od apparecchi simili di locomozione personale, di pertinenza dei mutilati ed invalidi inscritti nella prima categoria, nei viaggi che essi compiono a tariffa militare in base all'art. 1-a) del R. decreto legge 16 giugno 1921 numero 931.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 agosto 1923, n. 204.

Digitized by Google

Art. 2.

La Direzione Generale delle ferrovie dello Stato concreterà d'accordo con i Ministeri della guerra e della marina le norme e le modalità per l'applicazione della concessione sopra detta, e stabilirà la data della sua attuazione.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - CARNAZZA - DE STEFANI - TEOFILO ROSSI
A. DIAZ - THAON DI REVEL.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 10 *agosto* 1923, *n.* 1824, *riguardante la proroga fino al* 31 *dicembre* 1923, *delle disposizioni del R. decreto* 28 *gennaio* 1923, *n.* 153, *che autorizza la revisione delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il* 24 *maggio* 1915 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro dell'interno *ad interim* degli affari esteri, di concerto con gli altri Ministri;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione, entro il 30 giugno 1923, delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915, potranno essere applicate fino al 31 dicembre 1923.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 31 ottobre 1923, n. 205.

Digitized by Google

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 10 agosto 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — OVIGLIO — DE' STEFANI — DIAZ — GENTILE — THAON DI REVEL — CARNAZZA — CORBINO — COLONNA DI CESARÒ.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO

Digitized by Google

Comunicati

Agenti destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PASSARO Pietro Paolo (170844)	Manovratore	Condannato a mesi sei di reclusione per tentato furto di stoffa, commesso in stazione di Torre Annunziata il 21 maggio 1919. (Sentenza 28 febbraio 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
LANZAVECCHIA Carlo (209705)	Operaio di 1ª cl.	Condannato a mesi quattro di reclusione per furto di cuscinetti di bronzo e rame, commesso in Alessandria anteriormente al 23 ottobre 1922. (Sentenza 3 marzo 1923 del Tribunale di Alessandria).
GUEMMI Giuseppe (148379)	Manovratore	Condannato a mesi sei di reclusione per furto di vino, commesso in stazione di Milano il 27 luglio 1921. (Sentenza 27 giugno 1922 del Tribunale di Milano).
SCOTTI Mario (161785)	Frenatore	Condannato a due anni di reclusione per furto di olio lubrificante, commesso in stazione di Pavia il 23 novembre 1920. (Sentenza 25 febbraio 1921 del Tribunale di Pavia).
PICCIAFUOCO Bernardo (180556)	Manovale	Condannato a giorni quindici di reclusione per furto di cardi e cavoli in danno di Pieroni Albano, commesso in Ancona il 12 febbraio 1923). (Sentenza 15 febbraio 1923 del Tribunale di Ancona).
COLOMBAROLLI Antonio (119071) PAVAN Graziadio (164565) RIGHETTO Riccardo (103832)	Capo squadra manovratori Manovratore Capo squadra manovratori	Condannati ad anni due e mesi undici di reclusione per furto di stoffe, lampadine elettriche, macchine da scrivere, marsala e prosciutti, commesso in stazione di Mestre nel marzo del 1920. (Sentenza 21 febbraio 1921 della Corte d'Appello di Venezia).
BUSSOLARI Mario (148319)	Applicato	Condannato ad anni uno, mesi due e giorni ventuno di reclusione e a L. 96 di multa per truffa continuata, commessa in Ancona anteriormente al 20 ottobre 1921. (Sentenza 29 novembre 1922 della Corte d'Appello di Ancona).
MILICI Giorgio (169073)	Manovale	Condannato ad anni cinque e mesi dieci di reclusione e a L. 816 di multa, per falso continuato e per correità in truffa continuata, commessa in stazione di Catania anteriormente al marzo 1920. (Sentenza 18 novembre 1922 della Corte d'Appello di Messina).

Digitized by Google

Segue *Comunicati.*

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con provvedimento 7 giugno 1923, del Comitato di esercizio di Palermo, il manovale in prova *Rizzo* Pietro (176550) è stato licenziato, in base agli articoli 186 e) e 197 del regolamento sopra citato, ,per assenza arbitraria oltre i dieci giorni.

Digitized by Google

Circolare n. A - 259 - 11000 del 31 agosto 1923 di S. E. il Commissario Straordinario relativa al vestiario uniforme.

Come stabilisce l'art. 1 del Regolamento per il vestiario uniforme, testè pubblicato, per i berretti dovranno transitoriamente rimanere i trofei ed i distintivi di grado che erano prescritti prima della pubblicazione del Regolamento dell'ottobre 1922.

Si fa eccezione però per i Capi deposito e Capi tecnici dei diversi gradi, i quali, pur conservando il rispettivo trofeo di vecchio tipo, applicheranno sul berretto lo stesso tipo e numero di galloncini in oro stabiliti per i Capi stazione dei gradi equiparati.

Gli agenti di qualifica inferiore, immessi nelle regolari funzioni di Capi deposito e Capi tecnici avranno i trofei di questi gradi e per distintivo due galloncini in oro, come i Sottocapi al movimento.

In attesa poi della pubblicazione delle norme di applicazione del Regolamento suddetto, si avverte che:

— l'Amministrazione non darà più alcun contributo all'acquisto dei berretti. Gli agenti tenuti a portare in servizio tale capo di vestiario dovranno d'ora innanzi procurarselo a proprie spese;

— le richieste già inoltrate dal personale e non ancora soddisfatte saranno senz'altro ritenute nulle.

Nell'avvertire gli agenti, obbligati per Regolamento a portare in servizio il berretto, che tale obbligo deve essere scrupolosamente osservato e che saranno adottati opportuni provvedimenti disciplinari a carico dei trasgressori, si interessa quelli che attualmente ne fossero sprovvisti a provvedersene con ogni sollecitudine.

Il Commissario straordinario

TORRE.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 112.

Estensione di servizio nella fermata di Motteggiana.

Col giorno 1° settembre 1923 la fermata di Motteggiana, della linea Modena-Mantova, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme in vigore per le case cantoniere è stata abilitata al servizio stesso senza limitazioni ed a quello merci a grande e piccola velocità per:

i trasporti a carro completo (esclusi i veicoli ed il bestiame) con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci alle condizioni di tariffa;

i trasporti in collettame non eccedenti il peso di Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

La fermata di Mottegiana effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Bologna sotto l'osservanza dell'art. 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con ordine di servizio n. 91-1917 e con la periodicità indicata alla lettera *E* dell'elenco di cui l'ordine di servizio n. 184-1913 e cioè ogni cinque giorni.

Detta fermata è provvista:

Di un binario di carico e scarico diretto, della potenzialità di otto carri, collegato al binario di corsa in ambedue le direzioni mediante due comunicazioni ciascuna con manovra a leva unica.

I deviatoi, muniti di fermadeviatoi tipo F. S. sono collegati mediante chiavi alle leve situate in prossimità del F. V. che manovrano i segnali di protezione della fermata stessa.

Detti segnali sono:

Per i treni pari:

1) Semaforo a piantana dritta con ala di II categoria al km. 45 + 284 e precisamente a m. 785 dall'asse del nuovo F. V. e da

Digitized by Google

m. 618 dalla punta dello scambio estremo lato Modena, posto alla sinistra dei treni ai quali comanda.

Per i treni dispari:

1) Semaforo a sbalzo con ala di II categoria al km. 46 + 718 e precisamente a metri 649 dall'asse del nuovo F. V. e a m. 675 dalla punta dello scambio estremo lato Verona, posto alla sinistra dei treni ai quali comanda.

Contemporaneamente verrà attivato il nuovo F. V. composto di una camera ad uso ufficio ed altra per sala d'aspetto per il pubblico. L'asse del nuovo F. V. è situato al km. 46 + 069. Cesserà di conseguenza il servizio viaggiatori alla Casa cantoniera chilometri 46 + 082.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 13 di contro al nome della fermata di Motteggiana si dovrà cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione LB con LO.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », (edizione giugno 1914) a pagina 39 al nome della fermata di Motteggiana si dovrà annullare la caratteristica di « Casa Cantoniera » e, di contro le colonne 6 e 7 si dovrà sopprimere il richiamo (6) alle lettere V e B, e nelle colonne 8 e 10 si dovranno esporre le lettere G e O rispettivamente con il richiamo (15), riportando in calce alla detta pagina la nota:

(15) Limitatamente — pei trasporti a collettame — alle spedizioni di peso fino a kg. 1000 composte di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno, con l'obbligo alle parti, per i trasporti a carro completo, di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci alle condizioni di tariffa.

Nella parte II del Prontuario suddetto (ediz. 1° marzo 1922) a pagina 15 (tabella polimetrica 51) ed a pagina 61 (indice alfabetico) cancellare il dischetto nero al nome di Motteggiana.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Motteggiana con l'indicazione di « Casa Cantoniera » tale caratteristica dovrà essere depennata.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 5, 8, 9 *e* 22).

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 113.

Autonomia di gestioni merci.

Col 1° settembre c. a., le gestioni P. V. delle stazioni di Ancona, Brescia, Genova P. B., Parma, Sampierdarena, nonchè la gestione transito internazionale di Luino, cessano di essere autonome ed i vari servizi delle gestioni stesse tornano perciò sotto l'unica dirigenza dei rispettivi Capi stazione titolari.

Di conseguenza, dall'allegato A all'ordine di servizio numero 331/1913 dovranno depennarsi i nomi di dette gestioni, compresa quella G. V. di Verona P. V. alla quale fu tolta l'autonomia fin dal 1° febbraio 1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Ordine di servizio N. 114.

Soppressione delle visite preventive ai carri destinati alle spedizioni per l'estero.

Allo scopo di ottenere una maggiore speditezza nell'invio alle stazioni di carico dei carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo con ferrovie estere, e considerato d'altra parte che i carri F. S., all'infuori di quelli ascritti alla categoria (5) di velocità, soddisfano tutti, come costruzione, alle prescrizioni stabilite per circolare liberamente al di là del confine di guisa che sono sufficienti, per assicurare la regolarità dei trasporti per l'estero, delle sommarie constatazioni che possono eseguire gli stessi agenti che consegnano i carri agli speditori, si prescrive che venga soppressa la visita preventiva dei carri in questione da parte dei verificatori, e ciò a datare dal 16 settembre c. a.

Digitized by Google

E' fatto però obbligo alle stazioni di scegliere, per le spedizioni all'estero, i carri nelle migliori condizioni di conservazione assicurandosi che nulla presentino di anormale che possa farli ritenere inadatti al servizio che devono compiere ed in particolare che non manchino gli occhielli per la chiusura doganale, che gli organi di chiusura funzionino regolarmente e che non manchino le griglie ai finestrini.

Il presente ordine di servizio sostituisce quello analogo n. 206-1913 ed abroga le disposizioni di cui agli ordini di servizio numero 72-1909 (punto 45) e n. 187-1909 e n. 14-1921.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 8, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45.

Circolare N. 46.

Radiazione dal parco F. S. di 2 carri serbatoio di proprietà privata.

Per scadenza del termine dell'iscrizione, sono stati radiati dal parco veicoli F. S. i carri serbatoio Mv 913506 e 913509, di proprietà della ditta Roberto *Metzger* e *C.* di Trieste.

Detti carri debbono essere cancellati alla pag. 105 dell'elenco dei carri di proprietà privata (edizione 1921), e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati F. S.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Digitized by Google

SENTENZE

Furto in uno scalo ferroviario - Caso di forza maggiore.

I furti commessi da un numero notevole di persone, di notte, mercè grave effrazione ed in seguito a difficile scalata, costituiscono casi di forza maggiore, quando il vettore non sia in colpa in quanto alla doverosa custodia della merce.

CORTE D'APPELLO DI MILANO. — Sentenza 26 aprile - 4 maggio 1923 (*est.* Fracassi). Ferrovie dello Stato contro Società Anonima per azioni « Innocente Mangili ».

(*Omissis*).

Quanto alla manomissione, se i fatti stanno come le Ferrovie dello Stato propongono a provare, non vi è dubbio che si versi in un caso di forza maggiore. Argomentando per analogia dall'art. 1868 cod. civ. non è il solo furto commesso a mano armata che costituisce caso di forza maggiore. E dottrina e giurisprudenza sono concordi nel ritenere che anche i furti per numero notevole delle persone, per grave effrazione, per difficile scalata, costituiscano casi di forza maggiore, quando il vettore non sia in colpa in quella che è la devorosa custodia della merce.

Ora le Ferrovie dello Stato si propongono a provare che il furto fu commesso da un notevole numero di persone fra loro riunite (banda di malandrini) di notte, quando era facile eludere quella vigilanza che secondo i mezzi disponibili le Ferrovie avevano disposto, d'accordo collo polizia, e che tale vigilanza non fu nè da guardia, nè da soldati, trascurata, tanto che fu pronto il loro accorrere sul luogo del furto..

Digitized by Google

Perdita merce - Specie della merce non risultante in modo preciso dalla lettera di vettura - Calcolo dell'indennità in base alla specie di minor valore.

La dichiarazione «Pelli per guanti» contenuta nella lettera di vettura non precisa la vera specie delle pelli pel calcolo della indennità. Il vettore pertanto ha diritto di calcolare l'indennità nel caso di perdita, in base al prezzo corrente delle pelli da guanti di minor valore. (Art. 58 parag. 3 « Condizioni e Tariffe Ferroviarie » approvate con R. D. 12 novembre 1921).

TRIBUNALE DI MILANO. — 3-21 luglio 1923: *Pres.* Vedana, *est.* Gatti - Ditta Tibiletti contro Ferrovie dello Stato.

Omissis).

FATTO: Con lettera di vettura in data 2 aprile 1922 la ditta Vittorio Tibiletti spediva da Affori alla ditta Figli di Gaetano Cirillo in Napoli un collo di pelli per guanti del peso di kg. 95. Detto collo non giungeva a destinazione e la ditta mittente ne reclamava in via amministrativa il pagamento in lire 15.998,20 alle Ferrovie Nord di Milano. Fallita la definizione amichevole della vertenza la ditta Tibiletti con citazione 3 ottobre 1922 iniziava il presente giudizio nei confronti della Società Ferrovie Nord Milano pel pagamento del collo cogli accessori di legge. Poichè la perdita era avvenuta sulle linee delle Ferrovie delo Stato, queste intervenivano nel presente giudizio, assumendo il contraddittorio in luogo della convenuta Società Ferrovie Nord di Milano. Contestata così la lite, l'attrice ditta insisteva nelle spiegate domande deducendo prove per testi onde stabilire che il valore della merce perduta, richiesto in lire 15.998,20 corrispondeva al prezzo corrente nel tem-

Digitized by Google

po e nel luogo della spedizione. Le Ferrovie dello Stato affermando che dalla lettera di vettura non si poteva desumere in modo preciso la vera specie di pelli contenute nel collo, sosteneva che in conformità del paragrafo 3° dell'art. 58 delle nuove tariffe ferroviarie in vigore dal 1° gennaio 1922 il risarcimento dei danni si doveva calcolare in base alla specie di minor valore, cioè a quella cui la fattura presentata dall'attrice attribuisce il valore di lire 8 per pelli. Obbiettava l'attrice Ditta che la pretesa avversaria non era fondata, chiedendo che, ove il Tribunale fosse di parere contrario, ordinasse al giudice delegato di tener presente nell'assunzione delle prove il prezzo delle pelli di minor valore. Entro questi limiti di discussione la causa passava in decisione all'udienza del 16 giugno 1923, assumendosi dai contendenti le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO: La domanda delle Ferrovie dello Stato tendente a limitare l'indennità dovuta alla ditta Tibiletti per la perdita del collo in quistione in base alla specie di minor valore è pienamente fondata. Ed invero, le nuove condizioni e tariffe ferroviarie in vigore dal 1° gennaio 1922 all'art. 58, par. 3° stabiliscono che in caso di perdita, ove dalla lettera di vettura e dallo scontrino non si possono desumere la qualità e la specie delle cose perdute, la indennità è calcolata in base alla specie di minor valore. Questa disposizione così chiara e precisa non può dar luogo a dubbie interpretazioni, in quanto che tassativamente è ivi prescritto che la descrizione delle cose spedite agli effetti della liquidazione del danno in caso di perdita deve essere specificatamente contenuta nella lettera di vettura o nel bollettino, non potendosi opporre all'amministrazione ferroviaria altra indicazione o prova equipollente all'infuori dei documenti di trasporto. Nel caso la prodotta lettera di vettura contiene la dichiarazione « pelli per guanti ». Non avvi chi non veda come tale dichiarazione sia assai generica giacchè di pelli per guanti esistono di varie specie: di camoscio, canguro, di cane, di montone, di castoro, di capretto, di foca ecc.

Digitized by Google

ognuna delle quali ha un pregio e valore differente. La difesa dell'attrice Tibiletti ha in proposito addotto varie argomentazioni, sostenendo che il contenuto della merce è sufficientemente specificato quando risulta la qualità della merce e l'uso in cui deve servire in modo che non possa sorgere confusione sulla tariffa da applicare. Ma tale assunto, a parere del Collegio è errato sia perchè la semplice indicazione della qualità e del relativo uso della merce non valgono ancora a stabilire in modo preciso la vera specie della merce stessa, sia perchè la disposizione invocata dalle Ferrovie è così chiara ed esplicita che non è possibile interpretarla ricorrendo ad indagini sulla intenzione del legislatore... Daltronde questa disposizione non contiene alcuna sanzione per le dichiarazioni inesatte intese ad ottenere indebitamente l'applicazione di una tariffa di favore, ma detta esclusivamente le norme per l'eccertamento del danno. Pertanto, stabilita la base del calcolo dell'indennizzo in conformità del par. 3° dell'articolo 58 in parola occorre determinare in concreto quale fosse il prezzo delle pelli di guanti di minor valore in Affori al momento dell'accettazione del trasporto. Ora il Collegio è di avviso che l'unico mezzo pronto efficace e sicuro per stabilire detto prezzo sia quello di ricorrere a responso di persona tecnica. Circa il quantitativo della merce andata perduta è mestieri tener presente che dalla prodotta lettera di vettura risulta che il collo fu dichiarato del peso di kg. 95 mentre nel reclamo della ditta attrice (lettera 21 giugno 1922 diretta al capo stazione di Affori) viene indicato il numero delle pelli contenute nel collo in 902. Non può sorgere dubbio che il calcolo dell'indennizzo fa fatto in base al numero delle pelli, come del resto invoca la stessa ditta mittente. Però le convenute Ferrovie sostengono che detto numero non è comprovato in causa. Ritiene il Collegio infondata tale pretesa, poichè in atti è prodotta la copia della fattura spedita dalla attrice ditta alla ditta Gaetano Cirillo dalla quale si desume precisamente che il numero delle pelli oggetto del trasporto in contesa era di 902. Tale copia per dichiarazione espressa dello stesso Capo stazione di Affori è conforme al

Digitized by Google

copia lettere della ditta regolarmente tenuto. Di fronte a tale emergenza e data la regolare tenuta del copialettere, il Collegio è di avviso che le annotazioni ivi scritte siano conformi a verità, e quindi costituiscono sufficienti elementi di prova art. 44 c. comm.) del quantitativo della merce perduta, senza che occorra ricorrere ad ulteriori ed inutili incombenti istruttori. Considerato che per le predette considerazioni le prove dedotte dall'attrice si presentano inutili ed anche irrilevanti in quanto i criteri di liquidazione debbono avvenire nelle modalità sopra accennate.

Che per le spese è prematura ogni pronuncia. Che data la natura commerciale della causa, è accoglibile l'istanza della provvisoria esecutorietà dell'emananda sentenza.

Per questi motivi: Respinta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione. Sospesa, ogni pronuncia in merito e sulle spese. Manda al perito che nomina nella persona del sig. Davide Cecchetti di Milano, via Boccaccio n. 7, di riferire sul seguente quesito: « Quale era in Affori il 5 aprile 1922 il prezzo corrente delle pelli da guanti di minor valore ».

(Omissis).

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 38

20 SETTEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

BIBLIOTECA VITT. EM. II IN ROMA

INDICE

—

(2591) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto, che, con provvedimento in data 14 febbraio 1923, il Conduttore capo *Scaraffia Domenico,* 116439, è stato destituito in base all'art. 189-*b* del Regolamento medesimo perchè « condannato con sentenza 18 aprile 1922, divenuta definitiva, della Corte d'Appello di Venezia, ad un anno di reclusione ed alla vigilanza speciale della P. S. per uguale durata di tempo, quale colpevole di avere, il 5 aprile 1921, in Pordenone, fatto pubblicamente l'apologia dell'eccidio commesso a Milano, allo scopo di incutere pubblico timore, mediante una bomba fatta scoppiare nel teatro Diana ove trovarono la morte una ventina di persone ».

Digitized by Google

Errata - corrige.

Bollettino Ufficiale n. 26 del 28 giugno 1923, pag. 434, Ordine di Servizio n. 82. Estensione di servizio nella fermata di « Tre Croci ».

Cancellare le ultime tre righe del primo capoverso; e cioè dalle parole « *con obbligo alle parti* » fino a quelle « *condizioni di tariffa* ». Analoga modificazione dovrà esser fatta alla nota n. 18 riportata alla successiva pagina 435.

Ordine di servizio N. 115.

Trasformazione in stazione della fermata di Forza d'Agrò - S. Alessio.

Dal giorno 20 luglio c. a., la fermata di Forza d'Agrò-San Alessio della linea Messina-Catania è stata trasformata in stazione, con un binario d'incrocio della lunghezza utile, fra le traverse limiti di stazionamento, di ml. 467, e una capacità di 52 veicoli.

I segnali di protezione sono stati sistemati nel seguente modo:

— verso Messina: il disco è stato sostituito da semaforo tipo F. S. a sbalzo, ad un'ala di 2ª categoria, situato al chilometro 301 + 431, a m. 884 dalla punta dello scambio estremo;

— verso Catania: il dischetto di avviso posto in galleria, a sussidio del segnale a disco girevole, è stato sostituito da semaforo tipo F. S. a sbalzo, ad un'ala di avviso, situato al chilometro 298 + 475, a m. 916 dal disco che sussidia.

Nessuna modificazione è stata apportata per il segnale di partenza.

Digitized by Google

La manovra del segnale di protezione lato Messina viene fatta dal F. V. a mezzo di leva a terra, mentre rimane immutata la manovra dei segnali di protezione e di partenza lato Catania.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 116.

Viaggi senza servizio del personale dei treni.

A modificazione dell'Ordine di Servizio n. 65, *Bollettino Ufficiale* n. 28 del 1919, si sopprime l'uso del mod. M. 177 per i viaggi senza servizio del personale dei treni, sostituendovi apposite scritturazioni da praticarsi sul libretto percorrenze mod. 80 di ciascun agente, con le norme che seguono:

L'annotazione del viaggio senza servizio deve essere scritta con inchiostro ed in modo ben chiaro, completando le indicazioni delle colonne 1, 3, 4 e 5 del quadro *C* del libretto mod. 80. Sempre quando sia possibile, alla colonna 4, in luogo di scrivere il nome della stazione di inizio del viaggio, dovrà apporsi il timbro a paletta della stazione stessa.

Tale annotazione dovrà, di regola, essere fatta dal Capo personale viaggiante o dal Capo stazione che ordina il viaggio e convalidata con la firma dei medesimi, apposta per esteso, ed in modo che sia leggibile, alla colonna 2 del citato quadro *C*.

Solo nel caso di un viaggio senza servizio da effettuarsi con un treno in stretta coincidenza o incrociante con quello di arrivo dell'agente, quando cioè manchi materialmente il tempo utile per far praticare la scritturazione di cui sopra dal Capo personale viag-

Digitized by Google

giante o dal Capo stazione, l'annotazione del viaggio dovrà essere praticata dal conduttore capo di servizio al treno col quale l'agente effettua il viaggio, e convalidata in arrivo a destinazione con la firma di uno dei suddetti superiori.

Gli agenti di controlleria faranno risultare la verifica fatta al libretto mod. 80 degli agenti viaggianti senza servizio, apponendo la loro firma a fianco delle indicazioni relative al viaggio in corso di effettuazione e riferiranno sempre alla Sezione Movimento e Traffico competente le trasgressioni alle presenti norme, che avranno occasione di constatare.

* * *

In seguito alla presente disposizione, restano in vigore:

a) l'uso del mod. M. 177 per i viaggi senza servizio del personale di macchina, con le norme di cui all'Ordine di Servizio 65 del 1922;

b) l'uso del mod. M. 177ª, per i viaggi d'urgenza, per motivi di servizio, del personale delle stazioni, con le norme di cui all'Ordine di Servizio 65 del 1919, che resta confermato per quanto riguarda i viaggi del personale delle stazioni.

Le Sezioni Movimento e Traffico dovranno quindi senz'altro restituire al Controllo Viaggiatori e bagagli di Firenze, tutte le scorte di fascicoli mod. M. 177 tuttora in rimanenza in sede e presso i dipendenti depositi personale viaggiante.

Con l'occasione si stabilisce che le matrici dei mod. 177 e M. 177ª esauriti, dovranno essere restituite alla Sezione Materiale e Trazione o Movimento e Traffico rispettivamente competente, le quali le conserveranno pel periodo di un anno, dopo di che potranno passarle al macero.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 8, 9, 15, 16, 17 e 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 117.

Cambiamento di nome delle stazioni delle ferrovie Lana Postal-Lana di Sopra e Bolzano-Caldaro-Mendola ammesse al servizio di corrispondenza.

(Vedi ordini di servizio n. 27 e 32-1922).

Le stazioni di Niederlana, Mitterlana e Oberlana della ferrovia Lana Postal-Lana di Sopra e la stazione di Appiano della ferrovia Bolzano-Caldaro-Mendola hanno assunto rispettivamente la denominazione di *Lana di Sotto, Lana di Mezzo, Lana di Sopra* e *Appiano Cornaiano.*

Conformi modicazioni devono essere apportate nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 118.

Modificazioni alle norme contabili — " Gestione viaggiatori „ — Emissione dei biglietti d'abbonamento, carte d'autorizzazione, fascicoli per le traversate marittime e tessere per l'uso dei biglietti suddetti e delle carte d'autorizzazione.

I.

Disposizioni generali.

1. Passaggio della emissione dei biglietti d'abbonamento dagli Uffici alle stazioni ed agenzie di maggiore importanza.

A partire dal 1° ottobre 1923 l'emissione dei biglietti di abbonamento qui appresso specificati e delle carte di autorizzazione (allegato n. 6 *D*, alle tariffe edizione 1920) nonchè delle tessere relative, che finora era affidata agli uffici menzionati nell'ordine di servizio n. 81-1922, verrà affidata alle stazioni ed agenzie di maggiore importanza, le une e le altre indicate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Abbonamenti:

Ordinari a percorso facoltativo a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1920).

Intera rete, con validità di 2 e 3 mesi a pagamento rateale, con validità da 4 e 5 mesi a pagamento immediato e rateale, con validità da 6 a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una e due persone (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1920).

Speciali con validità da 1 a 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato, con validità da 2 e 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale, con validità da 6 a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 *A* alle tariffe edizione 1920).

Ordinari intera rete e speciali, per una persona ed a pronto pagamento con validità da 3 a 12 mesi, rilasciati in sostituzione di altri biglietti denunziati smarriti.

Digitized by Google

Per studenti (allegato n. 6 *B* alle tariffe edizione 1920).

Per impiegati dello Stato e loro famiglie (allegato n. 6 *C*. alle tariffe edizione 1920).

Per impiegati ferroviari e loro famiglie (*O. S. n.* 182-1911 che viene abrogato dal presente O. S.).

Le Sezioni movimento e traffico e la Delegazione d'esercizio di Cagliari dovranno pertanto passare tutto il materiale occorrente alle stazioni interessate, eccezione fatta dei biglietti di abbonamento a pronto pagamento per impiegati dello Stato e loro famiglie e per impiegati ferroviari e loro famiglie, che dovranno invece essere restituiti al Controllo viaggiatori, il quale provvederà tempestivamente alla fornitura di nuovi biglietti. (1).

Il Controllo predetto provvederà pure alla completa fornitura alle agenzie summenzionate di tutte le specie di biglietti di abbonamento di cui sopra (ad eccezione di quelli per studenti, per impiegati ferroviari e famiglie e dello Stato e famiglie), ristampati secondo le esigenze del presente ordine di servizio.

Sarà poi cura delle Sezioni movimento e della Delegazione di esercizio di Cagliari d'impartire tempestivamente dettagliate istruzioni, tanto alle stazioni quanto alle agenzie, per la regolare emissione dei biglietti di abbonamento di cui si tratta.

2. Nuovi biglietti per impiegati ferroviari e loro famiglie.

I nuovi biglietti per impiegati ferroviari sono dei medesimi tipi di quelli per impiegati dello Stato però con striscia trasversale rossa sulla copertina e portano la dicitura: « *Biglietti d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie* », sono di colore verde per la prima classe, bianco per la seconda, rosa per la terza e numerati progressivamente per classe.

Essi sono valevoli per una persona o più persone. Se il biglietto viene rilasciato per uso del solo agente si dovrà cancellare con un tratto di penna il *per* e la linea tracciata di contro nella

(1) La Sezione movimento e traffico di Genova – Ufficio Abbonamenti – passerà alla stazione di Genova P. P. anche i biglietti d'abbonamento, le carte di autorizzazione e i fascicoli di scontrini per le traversate marittime compresi sul riassunto mod. C1-259

Digitized by Google

prima pagina; se viene rilasciato per uso di una sola persona di famiglia, dovranno essere indicate le generalità di essa sulla linea suddetta; se viene invece rilasciato per uso di più persone, di contro al *per* dovrà essere indicato, in lettere, il numero delle persone seguito dalle parole: *nominate a tergo*.

3. Tagliando di controllo.

Col passaggio della emissione dei biglietti di abbonamento in questione alle stazioni ed agenzie è stata ravvisata l'opportunità d'istituire per questa specie di biglietti un tagliando di controllo, che deve essere staccato dal controllore o dal ff. di controllore al primo viaggio dell'abbonato. Fino a tanto che non sarà provveduto a nuova ristampa degli abbonamenti, tale tagliando dovrà, a cura delle stazioni di emissione, essere incollato sui biglietti dopo le prime due pagine della copertina e quindi il Controllo viaggiatori provvederà alla fornitura alle stazioni interessate di una congrua scorta di siffatti tagliandi.

Il tagliando di controllo, salvo qualche lieve variante, non è altro che un duplicato della prima e seconda pagina della copertina esistente nei biglietti d'abbonamento.

Sul medesimo deve figurare il nome della stazione, l'importo del biglietto, le percorrenze, ecc., ed in apposito spazio la data nella quale venne dal controllore ritirato il tagliando e la firma del detto agente. In altro apposito spazio deve poi essere incollata la sezione « scontrino » del biglietto mod. Ci 203 *bis* emesso per la convalidazione dell'abbonamento, se a pronto pagamento, o del primo periodo, se a pagamento rateale.

Ai soli controllori o ff. di controllori è affidato l'incarico di staccare dai biglietti d'abbonamento il tagliando in parola, previo scrupoloso accertamento che tutte le indicazioni ivi riportate corrispondano fedelmente a quelle scritte sui relativi biglietti e che questi ultimi non siano mancanti della sezione ricevuta del mod. Ci 203 *bis*.

Dopo tali verifiche i predetti agenti indicheranno la data del ritiro del tagliando ed applicheranno la loro *firma in modo ben chiaro* sulla copertina del biglietto di abbonamento e precisamente nell'apposito talloncino applicato dalle stazioni emittenti, o nello spazio all'uopo riservato negli abbonamenti di nuovo tipo.

Allo scopo di accertare eventuali abusi, i controllori o ff. di

Digitized by Google

controllori saranno anche tenuti a verificare, ogni qual volta se ne presenti l'occasione, l'autenticità della firma apposta sui biglietti di abbonamento dall'agente che ritirò il relativo tagliando di controllo, semprechè, s'intende, la firma di esso sia ben nota.

Riscontrando delle irregolarità, i controllori o ff. di controllori, ne faranno immediato rapporto alla competente Sezione movimento e traffico per le indagini del caso, l'esito delle quali dovrà essere segnalato al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze.

Alla fine del mese contabile, ciascun controllore o ff. di controllore rimetterà al Controllo vaggiatori e bagagli in Firenze tutti i tagliandi di controllo ritirati, in pacco raccomandato, scortato da mod. G. 75.

4. Convalidazione col Mod. Ci 203 *bis*.

Coll'attuazione del provvedimento di cui al presente ordine di servizio viene pure stabilito che tanto gli abbonamenti finora emessi dagli uffici, quanto i biglietti d'abbonamento speciali, carte di autorizzazione per i viaggi a metà prezzo e fascicoli per le traversate marittime, che sono rilasciati dalle stazioni ed agenzie indicate rispettivamente negli allegati *B* e *C* e scritturati sul riassunto mod. C[1] 259, non avranno alcun valore se non saranno convalidati colla sezione « *ricevuta* » del biglietto mod. C[I] 203 *bis*, sistema questo sinora in uso soltanto per la convalidazione dei periodi successivi al primo dei biglietti di abbonamento a pagamento rateale.

Pertanto gli agenti di controlleria dovranno accertarsi che tali abbonamenti e carte di autorizzazione non siano mancanti della detta « ricevuta » ed analogo accertamento dovrà esser fatto a cura delle agenzie di navigazione e della stazione di Roma-Termini per quanto riguarda i fascicoli di scontrini per le traversate marittime, allorchè verranno presentati per l'acquisto dei biglietti mod. C[1] 701.

II.

Operazioni delle stazioni autorizzate all'emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere per l'uso dei biglietti stessi, finora emessi dagli uffici. (All. *A*).

5. Ricevimento delle domande per biglietti di abbonamento.

All'atto della presentazione della domanda, le stazioni indicate nell'allegato *A*, che assumono il lavoro attribuito finora agli

Digitized by Google

uffici, procederanno all'emissione del biglietto mod. C[1] 203 *ter*, per l'importo dei diritti fissi incassati, allegando il tagliando superiore del biglietto stesso alla relativa domanda.

Analogo biglietto mod. C[1] 203 *ter* sarà da consegnarsi agli impiegati ferroviari e dello Stato perchè possano unirlo a corredo delle domande di abbonamento da presentarsi agli uffici da cui dipendono.

Le domande d'abbonamento per studenti saranno ricevute ed inoltrate alle Sezioni movimento e traffico od alla Delegazione di esercizio di Cagliari seguendo le norme in uso.

Le domande di abbonamenti per impiegati dello Stato e famiglie, che dai competenti Ministeri verranno rimesse direttamente alle Sezioni di movimento e alla Delegazione di esercizio di Cagliari, dovranno essere da queste inviate, col visto di benestare, alle stazioni incaricate della emissione dei relativi biglietti.

Analogamente dovranno essere trasmesse alle stazioni col citato visto di benestare per l'emissione dei biglietti relativi le domande di abbonamento per studenti.

Soltanto in seguito a regolare autorizzazione degli uffici competenti, le stazioni summenzionate, nonchè la stazione di Verona P. N. — per quanto riguarda gli abbonamenti per gli agenti dell'Officina materiale rotabile, colà sedente — procederanno all'emissione degli abbonamenti per impiegati ferroviari; dello Stato e per studenti.

Le norme, tariffe e condizioni per l'emissione dei biglietti d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie e le norme e condizioni per l'emissione ed il rilascio dei biglietti d'abbonamento per impiegati dello Stato e famiglie e per studenti risultano rispettivamente negli allegati *D, E* e *F* al presente O. S.

6. Emissione dei biglietti d'abbonamento.

I biglietti di abbonamento emessi di iniziativa delle stazioni (biglietti pel pubblico), e quelli emessi in seguito alla autorizzazione degli uffici superiori (studenti, impiegati dello Stato e ferrovieri) debbono essere muniti, oltre che del bollo « a compostore » sulla prima pagina della copertina, della firma del Capo stazione, il quale sarà tenuto ad accertarsi personalmente che tutti gli estremi indicati sui medesimi, corrispondano a quelli esposti sulle relative domande.

7. Convalidazione dei biglietti di abbonamento col Mod. C1-203 *bis*.

Su tutti i biglietti d'abbonamento a pagamento rateale dovrà essere apposto, come è stato già detto, il mod. C[1] 203 *bis* anche per il primo periodo e la sezione « ricevuta » dovrà essere incollata a tergo dello scontrino riferentesi al 1° periodo, mentre su tutti gli altri biglietti a pronto pagamento la detta sezione « ricevuta » (fino a che non sarà provveduto alla ristampa di nuovi biglietti), dovrà essere incollata nello spazio più opportuno, in modo che non venga a coprire indicazioni essenziali.

La sezione « scontrino » dei biglietti mod. C[1] 203 *bis*, emessi per la convalidazione dei biglietti di abbonamento a pronto pagamento e del primo periodo di quelli a pagamento rateale, dovrà essere incollata sul tagliando di controllo di nuova istituzione, nello spazio all'uopo predisposto.

Il mod. C[1] 203 *bis* non dovrà essere emesso per i biglietti inviati per la consegna e l'incasso ad altre stazioni ed agenzie, spettando a queste di provvedere analogamente.

Per la convalidazione dei biglietti finora emessi dagli uffici, le stazioni dovranno servirsi di un separato fascicolo di moduli C[1] 203 *bis*.

8 Invio dei biglietti ad altre stazioni od agenzie.

Le stazioni di emissione (allegato *A*) compileranno in precedenza quei biglietti che, a richiesta dell'interessato, dovranno essere inviati ad altre stazioni od agenzie e li rimetteranno alle medesime non più tardi di *tre* giorni dal ricevimento delle domande, accompagnati dall'attuale distinta mod. C[1] 247, in piego raccomandato, scortato da mod. G. 75.

Il tagliando superiore del detto mod. C[1] 247, rimarrà alla stazione ricevente; quello inferiore dovrà essere invece restituito immediatamente alla stazione emittente, la quale, non ricevendolo entro 5 giorni, dovrà sollecitarne la restituzione, iniziando poi, se del caso, pronte indagini per conoscere la sorte toccata ai relativi biglietti. Nel caso che le indagini riuscissero infruttuose, avvertirà per l'ulteriore seguito la competente Sezione movimento e traffico o la Delegazione d'esercizio di Cagliari, praticando opportuna annotazione sulle distinte mod. C[1] 226 e C[1] 248.

9 Scritturazione dei biglietti di abbonamento sulle distinte Mod. C1-226.

Su separate distinte mod. C[1] 226 debbono essere scritturati i biglietti d'abbonamento ordinari, speciali, per studenti, per impiegati ferroviari e dello Stato, distinte che dovranno essere com-

Digitized by Google

pilate giorno per giorno e trasmesse mensilmente (sommate e riepilogate) al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, insieme al prospetto della situazione di casellario (mod. C[1] 1348) ed alle domande d'abbonamento coi relativi documenti, in piego a parte da unirsi al pacco *C* (circolare n. 43-1922) della contabilità viaggiatori e bagagli.

La scritturazione dei biglietti (compresi quelli inviati ad altre stazioni) sui detti mod. C[1] 226 dovrà farsi per numero progressivo, distintamente per specie e classe.

A fianco della scritturazione di ciascun biglietto, consegnato direttamente all'abbonato (esclusi quindi quelli inviati ad altre stazioni) dovrà figurare, nella colonna « Annotazioni » la serie ed il numero del modulo C[1] 203 bis emesso per la convalidazione.

La situazione di casellario dei mod. C[1] 203 *bis* emessi per biglietti di abbonamento contabilizzati sul mod. C[1] 226 sarà indicata in calce al mod. C[1] 1348.

10. Compilazione degli elenchi Mod. C1-248.

Per i biglietti inviati ad altre stazioni od agenzie e compresi nel mod. C[1] 226, dovrà essere compilato mensilmente, col sistema a decalco, un separato elenco mod. C[1] 248.

Su detto mod. C[1] 248 (che verrà opportunamente modificato in occasione di una prossima ristampa) dovranno essere indicati: i nomi delle stazioni cui furono rimessi i biglietti di abbonamento, la data d'invio e tutti gli estremi dei biglietti stessi: serie, numero, classe e importo.

Per facilitare le operazioni di controllo i biglietti d'abbonamento dovranno scritturarsi sul mod. C1 248 raggruppati per stazione. Il detto mod. C[1] 248 dovrà essere regolarmente totalizzato e l'importo complessivo di esso detratto dal totale generale delle distinte mod. C1 226, senza ricorrere, come attualmente praticasi, all'accredito sul riepilogo mod. C[1] 302.

I totali (quantità ed importo) delle distinte mod. C1 226, diminuiti della quantità e dell'importo risultanti dall'elenco modulo C1 248, dovranno corrispondere alla quantità ed all'importo dei biglietti mod. C1 203 *bis* emessi.

Questi totali così depurati, saranno da riportarsi sul riepilogo generale mod. C 212.

Digitized by Google

L'elenco mod. Ci 248 dovrà essere unito al riepilogo generale delle distinte mod. Ci 226.

11. Biglietti annullati o rifiutati.

I biglietti non ritirati nel termine prescritto di 5 giorni dall'inizio della loro validità o rifiutati dal titolare per erronea compilazione, dovranno, previo annullamento, essere trasmessi al Controllo viaggiatori allegati alla distinta mod. C[1] 226, sulla quale dovrà essere praticata opportuna annotazione.

12. Biglietti sostituiti.

I biglietti a pronto pagamento rilasciati in sostituzione di altri in corso di utilizzazione, per cambio di classe, dovranno pure essere convalidati con mod. Ci 203 *bis*, da emettersi per l'importo della differenza che l'abbonato è tenuto a pagare.

Tali abbonamenti saranno da contabilizzarsi — seguendo l'ordine progressivo numerico — per la differenza suddetta, sulla distinta mod. Ci 226.

Sul nuovo biglietto dovrà risultare la dicitura:
« Emesso in sostituzione di quello stessa specie, percorrenza, validità, classe . . . . . » ed i biglietti ritirati dovranno essere uniti alle distinte mod. Ci 226 a comprova della regolare sostituzione.

L'eventuale invio dei detti biglietti ad altre stazioni od agenzie dovrà effettuarsi con distinta mod. Ci 247, come si è detto, (punto 8), senza emissione del mod. C[1] 203 *bis*, dovendo a ciò provvedere la stazione ricevente. S'intende che i biglietti stessi debbono poi essere compresi nella distinta C[1] 248.

13. Biglietti smarriti.

Il rilascio di biglietti d'abbonamento in sostituzione di altri dichiarati smarriti, avrà luogo soltanto una volta e previa autorizzazione delle competenti Sezioni movimento e traffico o della Delegazione d'esercizio di Cagliari, le quali provvederanno per le disposizioni atte ad impedire eventuali abusi.

Sul nuovo biglietto dovrà risultare la seguente annotazione:
« In sostituzione di quello N. . . . . . ., stessa specie, classe, validità, denunciato smarrito.

« Autorizzazione della Sezione movimento e traffico o Delegazione d'esercizio di Cagliari con lettera N. . . . , del . . . . . ».

I biglietti emessi in sostituzione di altri smarriti saranno

Digitized by Google

addebitati per l'ammontare della relativa sopratassa, e in ordine progressivo numerico, sul mod. Cı 226.

La lettera che ne autorizza il rilascio dovrà essere allegata alla relativa distinta mod. Cı 226 e i biglietti dovranno essere convalidati con mod. Cı 203 *bis*, sul quale dovrà figurare l'importo della sopratassa suddetta se la consegna avviene direttamente.

Se richiesti da altre stazioni od agenzie, i detti biglietti dovranno parimenti essere scritturati sulla distinta mod. C[1] 226 ed elencati sul relativo mod. Cı 248, senza emissione del modulo Cı 203 *bis*.

S'intende che l'invio dovrà eseguirsi con mod. Cı 247 e delle sostituzioni suaccennate dovrà farsi cenno sulle relative distinte mod. Cı 226.

14. Biglietti a pagamento rateale sostituiti e da utilizzarsi all'inizio del periodo da convalidare (Ord. Serv. 97-1913).

I biglietti di abbonamento a pagamento rateale, emessi per cambio di classe e da utilizzarsi all'inizio del periodo da convalidare (Ord. servizio N. 97-1913) se consegnati direttamente, dovranno essere contabilizzati sulle distinte mod. C[1] 226, allegandovi i biglietti ritirati, con opportuna annotazione. Se rimessi ad altre stazioni od agenzie, per la consegna ai titolari, detti biglietti dovranno parimenti essere scritturati sulle distinte mod. C[1] 226 e relativo Cı 248 ed inviati con mod. Cı 247.

A fianco di ciascun biglietto scritturato sul mod. C[1] 247, le stazioni di emissione, dovranno indicare l'importo che la stazione od agenzia ricevente dovrà effettivamente riscuotere e contabilizzare con l'emissione del mod. Cı 203 *bis*.

15. Tessere per l'uso dei biglietti d'abbonamento e delle carte d'autorizzazione.

Le stazioni che riceveranno le domande mod. Cı 245, per tessere, dovranno emettere il biglietto speciale mod. Cı 203 *ter*. Le due sezioni del mod. Cı 203 *ter* dovranno essere rimesse al Controllo viaggiatori e bagagli: quella superiore allegata alla seconda parte della domanda mod. Cı 245 ed insieme alle domande per biglietti d'abbonamento, e quella inferiore, con i documenti contabili relativi, allegata al prospetto XVII del riassunto mod. C[1] 213 A.

Secondo le istruzioni che all'uopo riceveranno dalle competenti Sezioni movimento e traffico o dalla Delegazione d'esercizio di Cagliari le dette stazioni procederanno alla compilazione delle tessere.

Digitized by Google

La parte terza delle domande mod. Ci 245 verrà consegnata, come avviene attualmente, all'abbonato, il quale, dovrà presentartarla, all'atto del ritiro della tessera, alla stazione che ne ha incassato il relativo importo o eventualmente all'altra stazione od agenzia presso la quale ha chiesto di riceverla.

Le tessere dovranno essere trasmesse alle stazioni ed agenzie, indicate per la consegna, con mod. Ci 247 in piego raccomandato scortato da mod. G 75.

III.

Operazioni delle Agenzie autorizzate all'emissione dei biglietti d'abbonamento, e tessere per l'uso dei biglietti suddetti, finora emessi dagli uffici. (Allegato *A*).

Le agenzie comprese nell'allegato A non sono autorizzate a rimettere per la consegna e per l'incasso ad altre agenzie o stazioni i biglietti di abbonamento e le tessere nè ad emettere i biglietti per impiegati ferroviari e famiglie, per impiegati dello Stato e loro famiglia e per studenti, e perciò esse seguiranno le stesse norme stabilite per le stazioni di cui al precedente punto (II) per tutto ciò che si riferisce all'emissione e contabilizzazione dei biglietti d'abbonamento ordinari e speciali e le tessere da consegnarsi direttamente agli abbonati.

Le agenzie predette dovranno peraltro provvedere perchè a cura della stazione principale, in sede, le tessere vengano bollate col timbro a secco.

IV.

Operazioni delle stazioni ed agenzie autorizzate all'emissione dei biglietti d'abbonamento per l'intera rete, speciali senza percorso di congiunzione, con validità sino a tre mesi, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime.

16. Ricevimento delle domande dei biglietti.

Le stazioni risultanti dall'allegato B, all'atto della presentazione della domanda mod. Ci 217, procederanno all'emissione del biglietto mod. Ci 203 *ter,* per l'importo dei diritti fissi incassati, conforme è detto al numero 5 del presente Ordine di servizio.

Digitized by Google

17. Convalidazione dei biglietti, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime col mod. Ci 203 *bis*.

I biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime, scritturati sul riassunto modulo Ci 259, dovranno essere convalidati col mod. Ci 203 *bis* dalle stazioni che ne incassano il relativo importo.

Sui detti biglietti, carte d'autorizzazione ecc., la sezione « ricevuta » del mod. Ci 203 *bis* (fino a che non sarà provveduto alla ristampa dei nuovi biglietti) dovrà essere incollata nello spazio più opportuno, in modo che non venga a coprire indicazioni essenziali, mentre la sezione « scontrino », dovrà essere rimessa al Controllo viaggiatori e bagagli unitamente alle relative contabilità, come praticasi attualmente per le convalidazioni successive al primo periodo.

Per la convalidazione dei biglietti suddetti, le stazioni dovranno servirsi di un separato fascicolo di mod. Ci 203 *bis*.

18. Invio dei biglietti ad altre stazioni ed agenzie.

L'eventuale invio di biglietti d'abbonamento, carte d'autorizzazione, ecc. ad altre stazioni od agenzie, dovrà farsi con le modalità indicate al numero 8 ed in caso di smarrimento del piego contenente i biglietti, dovrà praticarsi opportuna annotazione sul riassunto mod. Ci 259 e sull'elenco mod. Ci 248.

19. Scritturazione dei biglietti, carte ecc. sul riassunto mod. Ci 259.

I biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime scritturati nei prospetti XVIII, XIX e XX del riassunto mod. Ci 259, se consegnati direttamente, dovranno essere, come si è detto prima, convalidati con modulo Ci 203 *bis*; se richiesti da altre stazioni od agenzie, dovranno essere inviati con mod. Ci 247 a parte e convalidati dalle stazioni riceventi col mod. Ci 203 *bis* all'atto della consegna al titolare.

Fino a tanto che non sarà provveduto alla ristampa del modulo Ci 259, le quantità e gl'importi dei prospetti suddetti, dovranno essere riepilogati nella pagina 10 (in bianco) del riassunto stesso.

Nella stessa pagina 10 del mod. Ci 259, dovrà essere indicata la situazione di casellario dei mod. Ci 203 *bis*.

20. Compilazione dell'elenco Mod. Ci-248.

Per i biglietti, carte d'autorizzazione, ecc., inviati ad altre stazioni, dovrà essere compilato un separato elenco mod. Ci 248, conforme è detto al numero 10 del presente O. S.

Digitized by Google

Il totale dei biglietti ed il corrispondente importo complessivo indicati su detto mod. C¹ 248, dovranno essere detratti dal risultato del riepilogo generale indicato come si è detto a pag. 10 del riassunto mod. C¹ 259 e le differenze così ottenute rappresenteranno la quantità e l'importo dei mod. C¹ 203 *bis* emessi per la convalidazione dei biglietti, carte d'autorizzazione, ecc. consegnati direttamente ai titolari, quantità ed importo da riportarsi sul riepilogo generale mod. C¹ 212.

L'elenco mod. Cı 248, dovrà essere unito al riassunto modulo Cı 259.

21 Biglietti annullati o rifiutati.

I biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione, ecc., annullati o rifiutati dal titolare per erronea compilazione, dovranno, previo annullamento, essere trasmessi al Controllo viaggiatori, allegati al riassunto mod. Cı 259, sul quale dovrà essere praticata opportuna annotazione.

22. Carte sostituite in corso di utilizzazione.

Le carte d'autorizzazione rilasciate in sostituzione di altre, in corso di utilizzazione, per cambio di categoria, dovranno pure essere convalidate con mod. Cı 203 *bis*, da emettersi per l'importo della differenza che l'abbonato è tenuto a pagare.

Tali carte d'autorizzazione figureranno come annullate nel relativo prospetto XIX e saranno da portarsi a debito, pure per la differenza riscossa, in aumento alle risultanze del riepilogo a pagina 10 del mod. Cı 259, mentre le carte ritirate dovranno essere unite al prospetto suddetto a comprova della regolare sostituzione.

L'eventuale invio delle dette carte ad altre stazioni od agenzie dovrà effettuarsi con distinta mod. C¹ 247 e, come si è detto, senza emissione del mod. C¹ 203 *bis*, dovendo a ciò provvedere la stazione od agenzia ricevente.

Le dette carte sono pure da scritturarsi sul mod. C¹ 248.

23. Biglietti e carte d'autorizzazione smarriti.

Il rilascio dei biglietti d'abbonamento e delle carte d'autorizzazione in sostituzione di altri dichiarati smarriti, avrà luogo soltanto una volta e con le stesse modalità stabilite al numero 13 del presente O. S.

I biglietti e le carte suddette dovranno figurare come annullati sul riassunto mod. C¹ 259 e la relativa soprattassa riscossa,

Digitized by Google

compreso il deposito cauzionale, dovrà essere portata in aumento alle risultanze del riepilogo a pag. 10 del mod. C^1 259.

La lettera della Sezione movimento e traffico o della Delegazione di esercizio di Cagliari che ne autorizza il rilascio, dovrà essere allegata al relativo prospetto del riassunto mod. C^1 259 e, tanto i biglietti che le carte dovranno essere convalidati con modulo C^1 203 *bis,* sul quale dovrà figurare l'importo della soprattassa suddetta se la consegna avviene direttamente.

Se richiesti da altre stazioni od agenzie, i detti biglietti o le carte d'autorizzazione dovranno parimenti essere scritturati sul riassunto mod. C^1 259 ed elencati sul relativo mod. C^1 248.

S'intende che l'invio dovrà eseguirsi con mod. C1 247.

Delle sostituzioni suaccennate dovrà farsi cenno sul riassunto mod. C1 259.

24. Modalità speciali circa lo invio dei biglietti ad altre stazioni od agenzie.

A fianco di ciascun biglietto, carta d'autorizzazione o fascicolo di scontrini per le traversate marittime scritturati sui moduli C1 247, le stazioni di emissione dovranno sempre indicare l'importo che la stazione od agenzia ricevente dovrà effettivamente riscuotere e contabilizzare con l'emissione del mod. C1 203 *bis*.

25. Emissione dei biglietti da parte delle agenzie.

Le agenzie risultanti dall'allegato C, non essendo autorizzate a rimettere, per la consegna e per l'incasso, ad altre stazioni od agenzie, i biglietti di abbonamento le carte d'autorizzazione, ecc., seguiranno le stesse norme stabilite per le stazioni, comprese nell'allegato B, per tutto ciò che si riferisce all'emissione e contabilizzazione dei detti biglietti da consegnarsi direttamente ai titolari.

V.

Operazioni delle stazioni ed agenzie non autorizzate all'emissione di biglietti d'abbonamento, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime.

26. Invio delle domande alle stazioni autorizzate all'emissione dei biglietti.

Le stazioni ed agenzie predette rimetteranno le domande modolo C1 217, corredate del relativo tagliando superiore del modulo C1 203 *ter,* alla stazione più prossima autorizzata all'emissione dei biglietti richiesti.

Digitized by Google

27. Ricevimento dei biglietti.

Ricevuti i biglietti, le carte d'autorizzazione, ecc. esse restituiranno col primo treno utile alla stazione di emissione il tagliando inferiore del mod. Ci 247, trattenendo in atti quello superiore.

28. Convalidazione dei biglietti col Mod. Ci 203 *bis*.

Tutti i biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione, ecc., prima di essere consegnati ai rispettivi titolari, dovranno essere convalidati con mod. Ci 203 *bis* in modo analogo a quanto è stato prescritto ai numeri 7 e 17 del presente Ordine di servizio.

29 Biglietti non ritirati o rifiutati dai titolari.

I biglietti, le carte d'autorizzazione, ecc., non ritirati nel termine prescritto di 5 giorni, dall'inizio della validità, nonchè quelli rifiutati, dovranno essere allegati al prospetto XVII del mod. Ci 213 A, sul quale dovranno essere scritturati a parte, con opportuna annotazione e senza prezzo.

30 Biglietti sostituiti per erronea compilazione.

I biglietti d'abbonamento, ecc. da sostituirsi per erronea compilazione, dovranno essere restituiti alla stazione emittente in piego raccomandato.

31. Biglietti sostituiti in corso di utilizzazione o in seguito a dichiarato smarrimento.

I biglietti e le carte d'autorizzazione emessi in sostituzione di altri in corso di utilizzazione, in seguito a domanda del titolare, dovranno essere convalidati con mod. Ci 203 *bis* per la differenza di prezzo fra i due biglietti, risultante sul relativo mod. C[1] 247, ed i biglietti e le carte sostituiti dovranno essere allegati al prospetto XVII.

Analogo procedimento dovrà esser adottato per i biglietti emessi in sostituzione di altri smarriti relativamente alla convalidazione e riscossione della tassa prescritta.

32. Biglietti a pagamento rateale emessi per cambio di classe da utilizzarsi all'inizio del periodo da convalidare (Ord. di Serv n. 97-913).

Così pure dovrà esser convalidato il primo scontrino da utilizzarsi di biglietti di abbonamento a pagamento rateale emessi per cambio di classe (O. S. n. 97-1913) ed il biglietto ritirato sarà pure da unirsi al prospetto XVII suddetto.

33. Convalidazione dei periodi rateali successivi al primo.

Nulla è variato per quanto concerne l'uso degli scontrini e delle ricevute dei moduli Ci 203 *bis* emessi per la convalidazione dei periodi successivi al primo.

Tanto i mod. Ci 203 *bis* emessi per convalidare i biglietti di abbonamento ricevuti da altre stazioni, quanto quelli emessi per convalidare i periodi rateali successivi al 1° periodo, dovranno es-

Digitized by Google

sere contabilizzati in ordine progressivo numerico sul prospetto XVII sopradetto con tutte le indicazioni richieste dallo stampato.

S'intende che analogo procedimento contabile dovranno seguire anche le stazioni ed agenzie di cui agli allegati *A*, *B* e *C* autorizzate all'emissione dei biglietti d'abbonamento, quando siano incaricate della consegna di tali biglietti da parte di altre stazioni.

Coll'adozione dei provvedimenti di cui sopra, restano modificate le caratteristiche dei biglietti d'abbonamento di cui al *sub e*) dell'art. 3 delle Norme contabili ed al punto n. 1 del Bollettino Commerciale n. 1-1923, nonchè le modalità di richiesta, d'invio e di contabilizzazione dei biglietti d'abbonamento carte d'autorizzazione, fascicoli per le traversate marittime, contemplate dal punto 2° dell'art. 8 delle citate Norme contabili e punto 347 Bollettino Commerciale n. 19-1921.

Così pure resta modificato l'Ordine di servizio n. 158-1921 e quanto è detto circa l'uso degli scontrini e delle ricevute dei moduli C[1] 203 *bis* al punto 3° dell'art. 8 delle citate Norme contabili e nell'Ordine di servizio n. 275 del 1915.

Rimangono poi completamente abrogati gli O. S. n. 5-1905; 61-1907, 182-1911 e 81-1922.

I Servizi movimento e traffico, Materiale e trazione, Lavori e costruzioni, la Sezione lavori linee calabresi, gli Uffici elettrificazione e le Officine materiale e trazione, restano esonerati dall'emissione dei biglietti d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie e quindi dovranno ritornare sollecitamente i biglietti rimasti inutilizzati al Controllo viaggiatori e bagagli, accompagnati da apposita distinta e con pacco raccomandato scortato da mod. G. 75.

In attesa della ristampa dei seguenti mod. Cl 226, Cl 247, Cl 248 e Cl 1348 le stazioni od agenzie che emettono i biglietti di abbonamento, ecc., faranno uso degli stampati attualmente in vigore rettificandoli a mano conforme i fac-simili allegati al presente Ordine di Servizio.

Restano infine soppressi i mod. C[1] 138 e 249 di cui al soppresso Ordine di servizio 81-1922.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 118-1923.*

ELENCO

delle stazioni incaricate dell'emissione delle seguenti specie di biglietti d'abbonamento e delle tessere relative.

Ordinari – a percorso facoltativo a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1920).

Intera rete - con validità, da 2 e 3 mesi a pagamento rateale; con validità da 4 e 5 mesi a pagamento immediato e rateale; con validità da 6 a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1920).

Speciali – con validità da 1 a 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato; con validità da 2 e 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale; con validità da 6 a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 *A* alle tariffe edizione 1920).

Ordinari, intera rete e speciali – per una persona ed a pronto pagamento, con validità da 3 a 12 mesi rilasciati in sostituzione di altri biglietti denunziati smarriti.

Per studenti (allegato n. 6 *B* alle tariffe edizione 1920).

Per impiegati dello Stato e loro famiglie (allegato n. 6-*C* alle tariffe edizione 1920).

Per impiegati ferroviari e loro famiglie (allegato *D* al presente ordine di servizio).

ANCONA.
BARI.
BOLOGNA.
CAGLIARI.
FIRENZE S. M. N.
GENOVA P. P.
MILANO CENTRALE.
NAPOLI.
REGGIO CALABRIA Succursale.
PALERMO CENTRALE.
ROMA TERMINI.
TORINO P. N.
TRIESTE CENTRALE.
VENEZIA S. Lucia.
VERONA P. NUOVA (1)

---

(1) Autorizzata alla sola emissione di abbonamenti per impiegati ed operai dell'Officina materiale rotabile colà sedente le cui domande saranno dalla Sezione movimento e traffico di Venezia con il benestare e l'autorizzazione ad emettere i biglietti stessi.

Digitized by Google

Segue allegato **A.**

ELENCO

delle agenzie incaricate dell'emissione dei biglietti d'abbonamento seguenti e delle tessere relative.

Ordinari – percorso facoltativo a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato 6 alle tariffe edizione 1920).

Intera rete – con validità, da 2 e 3 mesi a pagamento rateale; con validità da 4 e 5 mesi a pagamento immediato e rateale; con validità da 6 a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato 6 alle tariffe edizione 1920).

Speciali – con validità da 1 a 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato; con validità di 2 e 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale; con validità da 6 a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato 6 *A* alle tariffe edizione 1920).

Ordinari, intera rete e speciali – per una persona od a pronto pagamento valevole 3 mesi, rilasciati in sostituzione di altri biglietti denunziati smarriti.

Digitized by Google

Segue *Allegato* **A.**

ANCONA (ag. Cassa Nazionale ferrovieri).

BARI (ag. Nuzzi, Danesi e C.).

BOLOGNA (ag. Cassa di Risparmio).

FIRENZE (Uff. E. N. I. T.).
FIRENZE (Ass. Movimento Forestieri).
FIRENZE (F. Humbert n. 1).
FIRENZE (F. Humbert n. 2).

GENOVA (Uff. E. N. I. T.).
GENOVA (ag. Cassa Naz. Ferrovieri P. D. F.).
GENOVA (ag. Cassa Naz. Ferrovieri P. N.).

MILANO (Uff. E. N. I. T.).
MILANO (ag. Chiari e Sommariva).
MILANO (Piazzale Venezia).
MILANO (ag. del Carrobbio).

NAPOLI (Uff. E. N. I. T.).
NAPOLI (Luigi Castiglia e Figlio).
NAPOLI (Elefante Piazza Municipio).

PALERMO (Uff. E. N. I. T).
PALERMO (ag. Florio J. e V.).

ROMA (Uff. E. N. I. T.).
ROMA (ag. Chiari e Sommariva).
ROMA (ag. Roessler Franz e Figli).
ROMA (ag. Cassa Nazionale ferrovieri).

TORINO (Uff. E. N. I. T.).
TORINO (ag. Cassa Naz. Ferrovieri).
TORINO (Barnabè già Carpaneto).

TRIESTE (Uff. Cent. Viaggi della Venezia Giulia).

VENEZIA (Uff. E. N. I. T.).
VENEZIA (Ass. Naz. Movimento Forestieri « Pro Italia »).

N.B. — Le agenzie non sono autorizzate a rimettere, per la consegna e per l'incasso, ad altre stazioni od agenzie, i biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione, i fascicoli per le traversate marittime e le tessere.

Digitized by Google

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 118-1923.*

ELENCO
delle Stazioni ammesse alla vendita di:

Abbonamenti ordinari per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due tre mesi;

Abbonamenti speciali a pronto pagamento e senza congiunzioni, della validità di uno, du o tre mesi;

Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo;

Fascicoli di scontrini per le traversate marittime.

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	ABBONAMENTI SPECIALI a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE													Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX		
Abbazia Mattuglie	●	●							●						●	●
Acireale	●					●						●	●		●	●
Alessandria	●	●					●	●							●	●
Ancona	●		●	●					●						●	●
Aquila degli Abruzzi	●		●	●					●						●	●
Arezzo	●		●	●			●	●	●						●	●
Ascoli Piceno	●		●	●					●						●	●
Asti	●	●					●	●							●	●
Avellino	●				●					●	●	●	●		●	●
Avezzano	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Bagheria	●					●						●	●		●	●
Bagnara	●				●					●	●	●	●		●	●
Bagni di Montecatini	●		●	●			●	●							●	●
Barcellona	●					●						●	●		●	●
Bari	●				●					●	●	●	●		●	●
Barletta	●				●					●	●	●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie														Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Belluno	●	●							●						●	●
Benevento	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Bergamo	●	●							●						●	●
Bisceglie	●				●					●	●	●	●		●	●
Bologna	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Bolzano	●	●							●						●	●
Bovalino	●				●					●	●	●	●		●	●
Brescia	●	●							●						●	●
Brindisi	●				●					●	●	●	●		●	●
Cagliari	●			●				●			●		●	●	●	●
Caltagirone	●					●						●	●		●	●
Caltanissetta	●					●						●	●		●	●
Campobasso	●		●	●						●	●	●	●		●	●
Canicattì	●					●						●	●		●	●
Cariati	●				●					●	●	●	●		●	●
Carrara	●		●	●			●	●							●	●
Cassano all'Jonio . . .	●				●					●	●	●	●		●	●
Castellamare Adriatico	●		●	●					●						●	●
Castelvetrano	●					●						●	●		●	●
Catania Centrale . . .	●					●						●	●		●	●
Catanzaro Sala	●				●					●	●	●	●		●	●
Caulonia	●				●					●	●	●	●		●	●
Cerignola Città	●				●					●	●	●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	Carta di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Chiasso	●	●					●	●	●							
Chieti	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Cirò	●				●					●	●	●	●		●	●
Como S. Giovanni . .	●	●					●	●	●						●	●
Corigliano Calabro . .	●				●					●	●	●	●		●	●
Cosenza	●				●					●	●	●	●		●	●
Cotrone	●				●					●	●	●	●		●	●
Cremona	●	●							●						●	●
Domodossola	●	●					●	●	●						●	●
Fabriano	●		●	●					●						●	●
Faenza	●		●	●			●	●	●						●	●
Fano	●		●	●					●						●	●
Ferrara	●	●	●	●					●						●	●
Firenze S. M. N. . . .	●		●	●			●	●	●						●	●
Foggia	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Foligno	●		●	●			●	●	●						●	●
Forlì	●		●	●					●						●	●
Fossato di Vico . . .	●		●	●					●						●	●
Francavilla Fontana .	●				●					●	●	●	●		●	●
Gallipoli	●				●					●	●	●	●		●	●
Genova P. P.	●	●	●	●			●	●							●	●
Gerace	●				●					●	●	●	●		●	●
Giardini Taormina . .	●					●						●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	Carta di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Gioia Tauro	●				●					●	●	●	●		●	●
Gioiosa Ionica	●				●					●	●	●	●		●	●
Giulianova	●		●	●					●						●	●
Gorizia Meridionale .	●	●							●						●	●
Grosseto	●		●	●			●	●							●	●
Jesi	●		●	●					●						●	●
Lagonegro	●				●					●	●	●	●		●	●
Lecce	●				●					●	●	●	●		●	●
Licata Stazione . . .	●					●						●	●		●	●
Livorno C.le	●		●	●			●	●							●	●
Lucca	●		●	●			●	●							●	●
Lugo	●		●	●					●						●	●
Luino	●	●					●	●	●						●	●
Macerata	●		●	●					●						●	●
Macomer	●			●				●			●		●	●	●	●
Mantova	●	●							●						●	●
Marsala	●					●						●	●		●	●
Massa	●		●	●			●	●							●	●
Merano	●	●							●						●	●
Messina C.le	●				●	●				●	●	●	●		●	●
Milano C.le	●	●					●	●	●						●	●
Milazzo	●					●						●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie														Carta di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX			
Modena	●	●	●	●			●	●	●							●	●
Molfetta	●				●					●	●	●	●			●	●
Monasterace Stilo	●				●					●	●	●	●			●	●
Monteleone P. S. Venere	●				●					●	●	●	●			●	●
Napoli	●		●	●	●					●	●	●	●			●	●
Nicastro	●				●					●	●	●	●			●	●
Nicotera	●				●					●	●	●	●			●	●
Novara	●	●					●	●								●	●
Ortona a Mare	●		●	●						●	●	●	●			●	●
Orvieto	●		●	●			●	●	●							●	●
Ostuni	●				●					●	●	●	●			●	●
Padova	●	●							●							●	●
Palermo C.le	●					●						●	●			●	●
Palmi	●				●					●	●	●	●			●	●
Paola	●				●					●	●	●	●			●	●
Parma	●	●	●	●			●	●	●							●	●
Pavia	●	●					●	●								●	●
Peri	●	●							●							●	●
Perugia	●		●	●			●	●	●							●	●
Pesaro	●		●	●					●							●	●
Pescara	●		●	●					●	●	●	●	●			●	●
Piacenza	●	●	●	●			●	●	●							●	●
Pisa C.le	●		●	●			●	●								●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	ABBONAMENTI SPECIALI a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Pistoia	●		●	●			●	●	●						●	●
Pizzo	●				●					●	●	●	●		●	●
Pola	●	●							●						●	●
Pontebba	●	●							●						●	●
Ponte S. Giovanni . .			●	●			●	●	●						●	●
Popoli	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Porto Civitanova . . .	●		●	●					●						●	●
Porto Empedocle Staz.	●					●						●	●		●	●
Porto S. Giorgio . . .	●		●	●					●						●	●
Potenza Inferiore . .	●				●					●	●	●	●		●	●
Ragusa	●					●						●	●		●	●
Ravenna	●		●	●					●						●	●
Reggio Cal. Porto . .	●				●	●				●	●	●	●		●	●
Reggio Cal. Succ.le .	●				●	●				●	●	●	●		●	●
Reggio Emilia	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Rimini	●		●	●					●						●	●
Roccella Jonica . . .	●				●					●	●	●	●		●	●
Roma Termini	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Rossano	●				●					●	●	●	●		●	●
Rovereto	●	●							●						●	●
Salerno	●				●					●	●	●	●		●	●
S. Benedetto del Tronto	●		●	●					●						●	●
S. Marco Roggiano . .	●				●					●	●	●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi														Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		SERIE															
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
S. Remo															●	
S. Severo	●		●	●						●	●	●	●		●	●
Santhià	●	●					●	●							●	●
Sapri	●				●					●	●	●	●		●	●
Sassari	●			●				●			●		●	●	●	●
Savona Letimbro	●	●					●	●							●	●
Siderno Marina	●				●					●	●	●	●		●	●
Siena	●		●	●			●	●	●						●	●
Siracusa Stazione	●					●						●	●		●	●
Spezia	●		●	●			●	●							●	●
Spezzano Albanese	●				●					●	●	●	●		●	●
Spoleto	●		●	●			●	●	●						●	●
Sulmona	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Taranto	●				●					●	●	●	●		●	●
Teramo	●		●	●					●						●	●
Termini Imerese	●					●						●	●		●	●
Termoli	●		●	●						●	●	●	●		●	●
Terni	●		●	●			●	●	●						●	●
Torino P. Nuova	●	●					●	●							●	●
Torre dei Passeri	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Tortoreto Nereto	●		●	●					●						●	●
Trani	●				●					●	●	●	●		●	●
Trapani	●					●						●	●		●	●

Digitized by Google

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi													Carta di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		Serie														
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Trebisacce	●				●					●	●	●	●		●	●
Trento	●	●							●						●	●
Treviso	●	●							●						●	●
Trieste C.le	●	●							●						●	●
Trinitapoli	●				●					●	●	●	●		●	●
Tropea	●				●					●	●	●	●		●	●
Udine	●	●							●						●	●
Varese															●	
Venezia S. Lucia	●	●							●						●	●
Ventimiglia	●	●					●	●							●	●
Verona P. N. *	●	●							●						●	●
Verona P. Vescovo	●	●							●						●	●
Viareggio	●		●	●			●	●							●	●
Vicenza	●	●							●						●	●
Villa S. Giovanni	●				●	●				●	●	●	●		●	●
Vittoria	●					●						●	●		●	●
Biella (Ferrovia Santhià-Biella) (soltanto per la consegna diretta ai titolari)	●	●					●	●							● ● ●	● ●

* La stazione di Verona P. N. è autorizzata anche all'emissione dei biglietti d'abbonamento per gli agenti dell'Officina Materiale Rotabile, colà sedente.

Digitized by Google

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 118–1923.*

ELENCO

delle agenzie ammesse alla vendita di:

Abbonamenti per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due o tre mesi;
Abbonamenti speciali a pronto pagamento e senza congiunzione, della validità di uno, due o tre mesi;
Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo;
Fascicoli di scontrini per le traversate marittime.

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Abbazia Mattuglie (E. N. I. T.)	●	●							●						●	●
Alessandria (Fratelli Gaudio)	●	●					●	●							●	●
Ancona (Cassa Nazionale Ferr)	●		●	●					●						●	●
Aquila (Giuseppe Patitucci)	●		●	●					●						●	●
Arezzo (Banca di Firenze)	●		●	●			●	●	●						●	●
Ascoli Piceno (Cassa di Risparmio)	●		●	●					●						●	●
Avezzano (Banca Popolare Cooperativa Marsicana)	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●

N. B. — Le agenzie, non sono autorizzate a rimettere per la consegna e per l'incasso, ad altre stazioni ed agenzie, i biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime.

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie														Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Bari (Nuzzi, Danese e C.)	●				●					●	●	●	●		●	●
Barletta (Gennaro Ornas)	●				●					●	●	●	●		●	●
Belluno (Unione Bancaria Naz.)	●	●							●						●	●
Benevento (Banca Agr. Ind. del Sannio)	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Bergamo (Banco S. Alessandro)	●	●							●						●	●
Bologna (Cassa di Riparmio)	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Bolzano (Ufficio E. N. I. T.)	●	●							●						●	●
Brescia (Soc. Fert Imp. G.le Trasporti)	●	●							●						●	●
Brindisi (Alberto Colisti)	●				●					●	●	●	●		●	●
Cagliari (Salvat. Ponti)	●			●				●			●		●	●	●	●
Campobasso (Credito Popolare Meridionale)	●		●	●						●	●	●	●		●	●
Carrara (Banca Adamo Pegazzano)	●		●	●			●	●							●	●
Catania (G. e F. Anastasi)	●					●						●	●		●	●
Catania (Brancati)	●					●						●	●		●	●
Catanzaro (Soc. Tramvia Automotofunicolare)	●				●					●	●	●	●		●	●

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — Serie I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Como (Ass. Pro Como)	●	●					●	●	●						●	●
Cosenza (Imp. Trasp. Aut. Silana)	●				●					●	●	●	●		●	●
Cremona (Credito Agricolo Cremonese)	●	●							●						●	●
Faenza (Banca Credito Romagn.)	●		●	●			●	●	●						●	●
Fano (Cassa di Risparmio)	●		●	●					●						●	●
Ferrara (Cassa Nazion. Ferr.)	●	●	●	●					●						●	●
Firenze (E. N. I. T.)	●		●	●			●	●	●						●	●
Firenze (Ass. Movimento Forestieri)	●		●	●			●	●	●						●	●
Firenze (F. Humbert n. 1)	●		●	●			●	●	●						●	●
Firenze (F. Humbert n. 2)	●		●	●			●	●	●						●	●
Foligno (E. Fratini e Figli)	●		●	●			●	●	●						●	●
Forlì (Banca Credito Romagn.)	●		●	●					●						●	●
Foggia (Cassa Nazionale Ferr.)	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Genova (E. N. I. T.)	●	●	●	●			●	●							●	●
Genova (Cassa Nazionale Ferr. P. D. F.)	●	●	●	●			●	●							●	●
Genova (Cassa Nazionale Ferr. P. N.)	●	●	●	●			●	●							●	●
Gorizia (Uff. centr. viaggi della Venezia Giulia)	●	●							●						●	●

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	ABBONAMENTI SPECIALI a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE														Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Grosseto (Alfonso Zannellini)	●		●	●			●	●							●	●
Lecce (Unione Salentina)	●				●					●	●	●	●		●	●
Livorno (Cassa Nazion. Ferr)	●		●	●			●	●							●	●
Lucca (Banco di Roma)	●		●	●			●	●							●	●
Lugo (Banca Cred. Romagnolo)	●		●	●					●						●	●
Macerata (Giovanni Battistini)	●		●	●					●						●	●
Mantova (Cassa Nazion. Ferr.)	●	●							●						●	●
Merano (Soc. Increm. Forestieri Kur-und Verkehrsverein) . . .	●	●							●						●	●
Messina (Gaetano Orlando e Figli) . . .	●				●	●				●	●	●	●		●	●
Milano (E. N. I. T.) . .	●	●					●	●	●						●	●
Milano (Chiari Sommariva)	●	●					●	●	●						●	●
Milano (Piazzale Venezia).	●	●					●	●	●						●	●
Milano (ag. del Carrobbio).	●	●					●	●	●						●	●
Milano (Piazzale Cinque Giornate)	●	●					●	●	●						●	●
Milano (Piazza Durini)	●	●					●	●	●						●	●
Modena (Cassa Nazion. Ferr.)	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Napoli (E. N. I. T.) . .	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Napoli (Banco di Roma)	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Napoli (Luigi Castiglia e Figli)	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	ABBONAMENTI SPECIALI a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Napoli (Elefante, Piazza Municipio) . . .	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Napoli (Elefante, Piazza S. Ferdinando) . .	●		●	●	●					●	●	●	●		●	●
Padova (Carlo Mezzacapo)	●	●							●						●	●
Palermo (E. N. I. T.) .	●					●						●	●		●	●
Palermo (Florio I. e V.)	●					●						●	●		●	●
Palermo (Orlandi e Imar)	●					●						●	●		●	●
Parma (Banca Pop. Agricola)	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Pavia (Ditta Carlo Cipolla)	●	●					●	●							●	●
Perugia (Assoc. « Pro Perugia »)	●		●	●			●	●	●						●	●
Pesaro (Assoc. Combattenti)	●		●	●					●						●	●
Piacenza (Banca Commerciale Ag. Piacentina)	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Pisa (Unione fra ind.li e Commercianti) . . .	●		●	●			●	●							●	●
Pistoia (Banca di Firenze)	●		●	●			●	●	●						●	●
Potenza Inferiore (Banco di Roma)	●				●					●	●	●	●		●	●
Ravenna (Banca Cred. Romagnola)	●		●	●					●						●	●

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE														Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Reggio Emilia (Cassa di Risparmio) . . .	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Rimini (Cassa Nazionale Ferr.)	●		●	●					●						●	●
Roma (E. N. I. T.) . .	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Roma (Banco di Roma)	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Roma (Chiari Sommariva)	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Roma (Franco Moroli)	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Roma (Roesler Franz e Figli)	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Roma (Cassa Nazionale Ferr.)	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●
Rovereto (Circ. Comm. ed Industriale) .	●	●							●						●	●
San Remo (E. N. I. T.)															●	
Salerno (Società Meridionale Trasporti) .	●				●				●	●	●	●			●	●
S. Benedetto del Tronto (Michele Tozzi). .	●		●	●					●						●	●
Sassari (Cav. Italo Lucchese)	●			●				●			●		●	●	●	●
Savona (Cassa Nazionale Ferr.)	●	●					●	●							●	●
Siena (Ass. Movim. Forestieri)	●		●	●			●	●	●							●
Siracusa (Gaetano Bozzanca)	●					●						●	●		●	●

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi													Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		SERIE														
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Spezia (F.lli Gommellini)	●		●	●			●	●							●	●
Spoleto (Banca Umbra)	●		●	●			●	●	●						●	●
Sulmona (Franc. Sardi De Letto)	●		●	●					●	●	●	●	●		●	●
Taormina (Giovanni Silvestri)	●					●						●	●		●	●
Taranto (Giuseppe Moro)	●				●					●	●	●	●		●	●
Teramo (Pasquale Ferrante)	●		●	●					●						●	●
Terni (E. V. Castellano)	●		●	●			●	●	●						●	●
Torino (E. N. I. T.) . .	●	●					●	●							●	●
Torino (Barnabè già Carpaneto)	●	●					●	●							●	●
Torino (Cassa Nazion. Ferr.)	●	●					●	●							●	●
Trani (Barone Gugl. Franc. Noya) . . .	●				●					●	●	●	●		●	●
Trapani (Società La Sicania)	●					●						●	●		●	●
Trento (Banca Coop. Trento)	●	●							●						●	●
Treviso (Cassa di Risparmio)	●	●							●						●	●
Trieste (Ufficio Centrale Viaggi della Venezia Giulia) . . .	●	●							●						●	●
Udine (Massimo Gaudiu)	●	●							●						●	●

Digitized by Google

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti Speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi													Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		SERIE														
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Varese (Ufficio Indicazioni)															●	
Venezia (E. N. I. T.) .	●	●	●	●			●	●	●						●	●
Venezia (Ass. Naz. M. Forestieri - « Pro Italia »)	●	●							●						●	●
Verona (« Pro Italia » Sez. Veneta)	●	●							●						●	●
Viareggio (Banco di Roma)	●														●	●
Vicenza (Chiari Sommariva)	●	●							●						●	●
AGENZIE della Navigazione di Stato																
I. V. Florio, Palermo																●
I. V. Florio, Napoli . .																●
Guido Cordelli, Civitavecchia																●
Guido Cordelli, Terranova P.																●
Guido Cordelli, Maddalena																●
Guido Cordelli, Golfo Aranci																●

Digitized by Google

AGENZIE all'estero dell'Ente Nazionale per le industrie turistiche (E. N. I. T.)	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	ABBONAMENTI SPECIALI pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE													Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per [illegible]
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX		
Alessandria d'Egitto	●	●	●	●			●	●	●						●	
Barcellona	●	●	●	●			●	●	●						●	
Berlino	●	●	●	●			●	●	●						●	
Bruxelles	●	●	●	●			●	●	●						●	
Budapest	●	●	●	●			●	●	●						●	
Buenos Aires	●	●	●	●			●	●	●						●	
Costantinopoli	●	●	●	●			●	●	●						●	
Londra	●	●	●	●			●	●	●						●	
Monaco di Baviera	●	●	●	●			●	●	●						●	
New York	●	●	●	●			●	●	●						●	
Nizza	●	●	●	●			●	●	●						●	
Parigi	●	●	●	●			●	●	●						●	
Praga	●	●	●	●			●	●	●						●	
Rio de Janeiro	●	●	●	●			●	●	●						●	
Varsavia *	●	●	●	●			●	●	●						●	
Vienna	●	●	●	●			●	●	●						●	
Zurigo	●	●	●	●			●	●	●						●	

* Non ancora aperta al pubblico.

Digitized by Google

Allegato **D** *all'ordine di servizio N. 118-1923.*

Norme, tariffe e condizioni per l'emissione ed il rilascio dei biglietti speciali d'abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie.

I.

Le domande dei biglietti dovranno dal personale essere rivolte — *per via gerarchica* — ai Capi degli uffici da cui dipendono, che le trasmetteranno con il loro parere alle Autorità alle quali è deferita dal presente ordine di servizio la decisione sulle domande medesime.

La concessione di questi abbonamenti speciali agli agenti è subordinata alla possibilità da parte di ciascun agente medesimo di attendere regolarmente alle proprie attribuzioni. Qualora in base alle circostanze che in ogni singolo caso si verificano, in relazione alla località, all'orario dei treni ed alle funzioni dell'impiegato richiedente, avesse a risultare che l'accoglimento della domanda è inconciliabile colle esigenze del servizio, la domanda medesima dovrà essere senz'altro respinta.

Gli abbonamenti si accordano solamente per le linee della rete dello Stato.

Ciascun Servizio centrale è autorizzato a decidere sulle domande presentate dagli impiegati residenti in sede ed a trasmettere direttamente le domande medesime — *munite della autorizzazione al rilascio del biglietto domandato* — alla stazione in sede per la emissione del biglietto.

Le domande presentate invece dagli impiegati ed agenti dipendenti dai Compartimenti a qualunque ramo di servizio appartengano od addetti anche ad uffici staccati dei Servizi centrali dovranno per la via gerarchica essere trasmesse col parere dell'ufficio al quale il richiedente appartiene alla Sezione movimento e traffico del Compartimento, o della Delegazione di Cagliari incaricata dell'esame delle domande o della decisione in merito alla emissione del biglietto chiesto, ed inoltrerà le domande stesse — *munite della autorizzazione al rilascio del biglietto domandato* — alla stazione competente.

I Servizi centrali e le Sezioni di movimento e traffico alle quali è deferita come sopra è detto, la decisione sulle domande degli abbonamenti, prima di accordare il proprio nulla osta devono accertare che i motivi addotti rientrino fra quelli previsti nelle condizioni stabilite nella parte II del presente allegato e che nei riguardi dell'impiegato o delle persone della sua famiglia ricorrono precisamente i requisiti voluti dalle condizioni medesime e verificare che le domande siano regolarmente documentate.

Ad ogni domanda dovrà essere allegata la ricevuta (Mod. CI, 203 *ter*) del diritto fisso di lire una per ogni rata (mensile-bimestrale, ecc.) in cui verrà chiesto di effettuare il pagamento dell'importo dovuto.

Tale diritto fisso deve essere preventivamente versato alla stazione presso cui l'impiegato presenta la domanda per l'abbonamento, e rimane

Digitized by Google

all'Amministrazione anche nel caso in cui l'agente, dopo di aver chiesta ed ottenuta l'emissione del biglietto, non lo ritiri e rinunci all'abbonamento.

Le stazioni procederanno all'emissione di questa specie d'abbonamento soltanto in seguito a regolare autorizzazione degli Uffici competenti.

L'importo dei biglietti d'abbonamento può essere corrisposto anche a rate, che i richiedenti dovranno pagare alle relative scadenze presentandosi alle biglietterie delle stazioni di arrivo o di partenza per l'apposizione sul biglietto di abbonamento, della ricevuta (mod. Ci, 203 *bis*) dell'effettuato pagamento.

Non è perciò ulteriormente ammesso il pagamento a rate mediante trattenuta mensile sullo stipendio degli agenti.

Nulla è variato per i biglietti emessi anteriormente alla data del 1° ottobre, e quindi pei medesimi dovrà essere continuata la trattenuta mensile coi ruoli paga fino al completo pagamento del loro importo.

Trascorsi 5 giorni dalla decorrenza della validità del biglietto senza che l'interessato si sia presentato a ritirarlo, la stazione si uniformerà alle disposizioni contenute nei punti 11 e 29 del presente Ordine di servizio.

I biglietti scaduti di validità e restituiti dagli abbonati giusta il punto VIII delle condizioni d'applicazione della tariffa, dovranno, dalle stazioni, essere pure inviati al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Dalla stazione emittente dovranno essere esposte sui biglietti medesimi in modo ben chiaro: la *percorrenza*, senza abbreviare i nomi delle stazioni; le *generalità del titolare*, compreso il *grado di parentela* per le persone di famiglia e l'*età* per i figli; la *validità* di ciascun periodo in cui sarà stato chiesto di effettuare il pagamento, computando i periodi a mesi solari.

Sui biglietti dovrà sempre figurare il cognome, il nome, la qualifica ed il Servizio dell'impiegato che ha richiesto l'abbonamento ed il bollo della stazione di emissione.

Se il biglietto viene rilasciato per uso del solo impiegato la stazione emittente dovrà cancellare con un tratto di penna la linea tracciata di contro al — per —; se è rilasciato per uso di una sola persona di famiglia dovranno essere scritte nella linea suddetta le generalità della persona stessa; se, infine, il biglietto è rilasciato per più persone, di contro al — per — dovrà essere indicato *in lettere* il numero delle persone seguito dalle parole — *inscritte a tergo* —.

I titolari all'atto della consegna dovranno firmare il biglietto nell'apposito spazio e pagare la somma totale o l'importo della prima rata se fu chiesto il pagamento rateale. Per la convalidazione col mod. Ci 203 *bis*, per l'eventuale invio ad altra stazione od agenzia e per la contabilizzazione degli abbonamenti, valgono le norme contenute nel presente Ordine di servizio.

Le domande pei casi eccezionali non contemplati dalle norme presenti, che meritino per circostanze speciali di essere prese in considerazione, dovranno essere trasmesse per la decisione superiore al Servizio centrale movimento e traffico.

Digitized by Google

II.

Tariffa e condizioni degli abbonamenti a prezzo ridotto per gli agenti ferroviari e le rispettive famiglie

TARIFFA.

La tariffa è stabilita per mese. I biglietti si rilasciano colla validità di uno o più mesi fino a 12.

PREZZI PER OGNI MESE			
Zone di distanza	1ª classe — Lire	2ª classe — Lire	3ª classe — Lire
Fino a Km. 10	25.75	13.35	8.55
da Km. 11 fino a 20	36.65	23.10	11.35
» » 21 a 30	47.70	29.65	14.15
» » 31 a 40	54.95	36.15	19.75
» » 41 a 50	62.25	39.40	22.55
» » 51 a 60	73.10	42.80	25.35

Nel periodo dal 16 giugno al 31 ottobre è ammesso anche il rilascio di biglietti quindicinali e collettivi colle riduzioni di cui al punto III delle *Condizioni*.

In aggiunta ai prezzi stessi è dovuto il diritto fisso di L. 1,00 per ogni rata in cui verrà chiesto di effettuare il pagamento, anche se l'abbonamento è valevole per più persone.

E' dovuta inoltre la soprattassa del terremoto (cinque cent.) sabilita dalla legge 14 luglio 1912, n. 835 (ad eccezione dei biglietti di terza classe fino a 10 Km.), nonchè la soprattassa addizionale di cinque cent. per ogni biglietto.

Digitized by Google

CONDIZIONI.

I. — Possono fruire dei biglietti di abbonamento ai prezzi ridotti della presente tariffa:

a) gli agenti (personale maschile e femminile) in attività di servizio delle ferrovie dello Stato; compresi gli avventizi in servizio continuativo e quelli assunti per la costruzione di nuove linee o di opere in conto patrimoniale, dopo che abbiano compiuto almeno un anno di servizio.

b) il personale sanitario ausiliario in attività di servizio delle ferrovie dello Stato, dopo che abbia compiuto almeno un anno di servizio;

c) il personale in attività di servizio dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, dopo che abbia compiuto almeno un anno di servizio;

d) le persone di famiglia degli impiegati di cui sopra, (moglie, figli celibi fino a 25 anni e figlie nubile, genitori, domestici e nutrici se conviventi; sorelle nubili degli impiegati celibi o vedovi senza prole se conviventi ed a carico).

La concessione dell'abbonamento non è ammessa a favore di domestici di agenti cui spetta la 3ª classe.

II. — I biglietti di abbonamento possono essere concessi nei casi seguenti:

a) agli agenti, per recarsi dalla sede del rispettivo ufficio alla località nella quale — previa autorizzazione superiore —, abbiano preso *stabile dimora*.

L'abbonamento *per questo motivo* può essere rilasciato anche agli agenti che siano assunti in servizio per un periodo ininterrotto non inferiore a 3 mesi.

La concessione del biglietto d'abbonamento potrà essere accordata, pel medesimo percorso, in favore delle persone di famiglia, sempreché però di analogo biglietto sia munito anche l'agente;

b) *agli impiegati e persone di famiglia*, quando debbano esperire cure balneari, termali, climatiche, o di altra natura, limitatamente al periodo di tali cure;

c) *agli impiegati* che durante la stagione estiva abbiano trasferita la famiglia in villeggiatura, considerando la località di villeggiatura come temporanea dimora;

d) *agli impiegati*, che, coltivando studi speciali (come lingue, ecc.) si recano presso insegnanti privati o appositi istituti quando ciò non sia possibile nella loro residenza.

e) *alle persone di famiglia* che frequentano scuole o corsi di istruzione. Se si tratta di istruzione professionale o manuale, le dette persone dovranno provare con opportune dichiarazioni rilasciate dagli stabilimenti

Digitized by Google

o dalle ditte private che non percepiscono un compenso superiore a L. 4 al giorno;

f) all'impiegato, per recarsi a visitare persone di famiglia indicate al punto I lettera *d*) degenti presso ospedali, istituti o case di cura. Analoga concessione può essere ammessa in favore delle persone di famiglia per recarsi a visitare l'impiegato o altra persona di famiglia degente presso gli istituti suddetti;

g) agli impiegati che per comprovate ragioni di servizio non possono prendere stabile dimora fuori della sede del rispettivo ufficio ed abbiano dovuto trasferire in altra località la propria famiglia;

Nei casi di cui alle lettere *b*) e *d*) i biglietti di abbonamento potranno essere concessi anche se la stazione di partenza o di arrivo o ambedue non siano la residenza dell'impiegato. In tali casi non occorre per le persone di famiglia la condizione della « convivenza » con l'agente essendo sufficiente che esse siano a suo carico.

III. — Nei casi previsti alle lettere *b*) e *c*) è ammesso durante il periodo dal 16 giugno al 31 ottobre il rilascio di biglietti di abbonamento per 15 giorni, (però con scadenza non oltre il 31 ottobre) verso pagamento del prezzo di un abbonamento mensile ridotto del 40 per cento, nonchè il rilascio di biglietti d'abbonamento collettivi valevoli per più persone di una stessa famiglia tanto per 15 giorni come per uno o più mesi, (pure con scadenza massima al 31 ottobre) col pagamento del prezzo normale per la prima persona, e di quello ridotto del 40 per cento per le altre.

IV. — Per ottenere i biglietti d'abbonamento, l'agente deve farne motivata domanda, anche in caso di rinnovazione e dimostrare i treni utili per recarsi alla sede del proprio ufficio e per ritornare al termine dell'orario di servizio.

V. — Nessuna modificazione dell'orario normale e del turno di servizio dell'agente sarà consentita per ragione dell'orario dei treni sul percorso dell'abbonamento. Così pure la ritardata entrata in servizio non si terrà giustificata in dipendenza dell'abbonamento, salvo che consegua da ritardo del treno utile autorizzato.

VI. — Sulle domande, corredate dalla ricevuta del diritto fisso pagato, deve essere indicato il cognome, nome e qualifica dell'agente, l'età per i figli, per i genitori, i domestici, le nutrici, deve essere dichiarato che sono iscritte sullo stato di famiglia come conviventi con l'impiegato e per le sorelle nubili di impiegati celibi o vedovi senza prole devono risultare che sono con essi conviventi ed a loro carico.

VII. — I biglietti di abbonamento possono essere rilasciati per una classe inferiore a quella spettante a sensi delle norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, ma non per una classe superiore. Unica eccezione è fatta per gli invalidi e mutilati di guerra ai quali può essere rilasciato —

Digitized by Google

verso pagamento del relativo prezzo — il biglietto di 2ª classe invece che di terza che a loro spettasse per la qualifica.

Sulle linee però sulle quali tutti i treni non portano che vetture di 1ª e 3ª classe non potranno rilasciarsi biglietti di abbonamento di 2ª, salvo che il percorso del biglietto comprenda altre linee servite da treni portanti anche vetture di 2ª classe, nel qual caso la concessione potrà essere ammessa per la 2ª sull'intero percorso, con facoltà al portatore di viaggiare in 1ª classe sulla tratta nella quale non esistono treni con vetture di 2ª.

VIII. — Per questi biglietti non è richiesto deposito cauzionale, ma è fatto ugualmente obbligo agli abbonati di restituire i biglietti alla stazione dalla quale li hanno ricevuti, non più tardi del giorno successivo a quello della scadenza.

IX. — Questi biglietti di abbonamento non sono validi per i treni direttissimi, per i treni speciali, di lusso e celeri. Sono valevoli per tutti gli altri treni viaggiatori che hanno vetture della classe rispettiva, sempre che non ostino le condizioni di percorrenza od altre stabilite dall'orario ufficiale per l'uso di determinati treni da parte degli abbonati ordinari. L'amministrazione può inoltre escludere per questi abbonamenti l'uso di altri treni.

X. — I biglietti non danno diritto a fermata nelle stazioni intermedie del percorso.

XI. — Lo smarrimento dei biglietti deve tosto essere denunciato, a sgravio di ogni conseguente responsabilità per l'indebito uso che altri potrebbe farne.

Nel caso di smarrimento non si ammettono rimborsi od abbuoni. E' ammessa la sostituzione del biglietto smarrito, se il tempo mancante alla sua scadenza non è minore di un mese alle condizioni stabilite per gli abbonamenti ordinari.

XII. — Qualora in causa di trasloco, malattia, od altre eventualità specialmente giustificate, l'uso dell'abbonamento restasse impedito per più di un mese, può essere accordato il rimborso della quota di prezzo relativa ai mesi interi mancanti alla scadenza del biglietto.

XIII. — Tutte le norme e condizioni degli abbonamenti ordinari sono estese, in quanto non contrastino con quelle di cui sopra, agli abbonamenti rilasciati in base alla presente tariffa.

Di ogni abuso ed inosservanza delle prescrizioni per l'uso dei biglietti anche da parte delle persone di famiglia, l'agente dovrà rispondere anche disciplinarmente, se del caso, in relazione al regolamento del personale.

Digitized by Google

Allegato **E** *all'Ordine di servizio N. 118-1923.*

Norme e condizioni per l'emissione ed il rilascio degli abbonamenti per impiegati dello Stato e loro famiglie.

L'esame delle domande per il rilascio dei biglietti di abbonamento in base all'allegato 6 *C* delle Tariffe edizione 1920 *per gli impiegati ed agenti delle amministrazioni centrali provinciali dello Stato e rispettive famiglie; per gli operai degli stabilimenti militari, delle Regie manifatture tabacchi, della Regia Zecca, delle officine Carte valori di Torino e delle Saline, nonchè per le famiglie degli ufficiali e dei militari di truppa*, è affidato alle Sezioni movimento e traffico nella cui giurisdizione si trovano gli uffici o gli stabilimenti governativi ai quali appartengono gli agenti richiedenti.

Ogni domanda corredata dalla ricevuta del diritto fisso (Modulo Ci 203 *ter*) di una lira se il pagamento del prezzo dell'abbonamento sarà fatto in una sola volta, o di tante lire quante saranno le rate in cui il pagamento stesso verrà effettuato, dovrà pervenire alla Sezione competente od alla Delegazione di Cagliari per il tramite dell'amministrazione governativa centrale, nei ruoli organici della quale è inscritto il richiedente anche se questi si trovi presso uffici staccati dell'amministrazione stessa o sia comandato presso altra amministrazione governativa.

Così dovranno pervenire:

— dal *Ministero delle finanze* anche le domande degli impiegati che fanno parte del Sottosegretariato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra; del Commissariato per gli approvvigionamenti e consumi; degli impiegati ed operai della R. Zecca e delle officine Carte valori, della R. manifattura tabacchi e delle Saline.

— dal *Ministero dell'interno* anche per gli impiegati delle R. prefetture, Sottoprefetture o di altri uffici distaccati;

— dal *Ministero della giustizia e degli affari di culto* anche per gli impiegati e magistrati addetti ai vari Tribunali, alle Corti di appello, ecc.;

— dal *Ministero della marina* anche per gli operai addetti agli stabilimenti militari e per gli ufficiali e militari di truppa a qualunque corpo od ufficio appartengono quando chiedono l'abbonamento per persone di famiglia.

E' fatta eccezione:

a) per il *Ministero delle poste e telegrafi* che trasmetterà soltanto le domande degli impiegati addetti agli uffici centrali, mentre saranno trasmesse direttamente dalle *Direzioni provinciali* le domande avanzate dagli impiegati dipendenti dalle medesime;

Digitized by Google

b) per il *Ministero della pubblica istruzione* che trasmetterà soltanto le domande del personale addetto agli uffici centrali e quelle di professori ed impiegati delle R. Università, degli Istituti superiori, e delle scuole superiori, mentre saranno trasmesse direttamente dal *Provveditore agli studi* le domande degli insegnanti di ruolo o supplenti delle scuole medie, tecniche, normali, ginnasiali e liceali;

c) per il *Ministero della guerra* che trasmetterà soltanto le domande degli impiegati ed ufficiali addetti agli uffici centrali, mentre saranno trasmesse direttamente dalle Divisioni militari territoriali le domande avanzate dagli impiegati ed ufficiali dipendenti dalle medesime;

d) per il *R. Politecnico di Torino* che invierà direttamente le domande del proprio personale;

e) per la *Cassa nazionale assicurazioni sociali* che trasmetterà direttamente le richieste del personale addettovi;

f) per la *Corte dei conti* che rimetterà pure direttamente le domande del proprio personale.

Nell'esame delle domande si dovrà accertare che siano soddisfatte tutte le varie condizioni risultanti dalla tariffa relativa (allegato 6 *C*), e cioè che i motivi addotti nelle domande stesse siano compresi tra quelli risultanti dalla tariffa e che sulla lettera di trasmissione da parte dei competenti uffici governativi risulti esplicitamente la dichiarazione che il richiedente è in attività di servizio ed ha diritto alla concessione *C*.

Nel caso di *persone di famiglia* la dichiarazione di cui sopra deve anche specificare che le persone *sono conviventi ed a carico* dell'impiegato.

Se poi trattasi di *avventizi*, dalla dichiarazione dovrà risultare che essi sono in *servizio da più di un anno*.

Quando gli abbonamenti siano richiesti per cure balneari o climatiche, potrà essere richiesto ove sorga dubbio sulla attendibilità della domanda, la presentazione di un certificato medico che comprovi la necessità della cura e ne indichi la durata.

Non possono essere rilasciati gli abbonamenti in parola ai militari, marinai ed ufficiali, compresi quelli delle Capitanerie di porto (perchè godono della tariffa militare e non della concessione *C*), ai maestri ed alle maestre elementari, ed ai direttori didattici (perchè godono della concessione speciale VIII e non della concessione *C*), agli impiegati ferroviari (perchè non godono della concessione speciale *C*), agli impiegati in aspettativa, qualunque ne sia il motivo, od in missione temporanea, ai pensionati.

Parimenti non possono essere rilasciati gli abbonamenti in oggetto quando i motivi non corrispondono a quelli contemplati dalla tariffa come ad esempio per studio - per affari di famiglia - per cure elettriche - dentarie e simili.

Si fa ancora presente che i *professori supplenti* nelle scuole medie che abbiano *almeno un anno di servizio* possono ottenere l'abbonamento limita-

tamente però alla durata massima dell'anno scolastico, cioè dal 1° ottobre al 31 luglio.

Non è ammesso il cumulo delle concessioni, cioè la moglie che per sè stessa ha titolo ad una concessione non può godere di quella che le spetterebbe da parte del marito se non rinuncia alla propria.

Le domande che in seguito all'esame sopra accennato saranno state riconosciute regolari saranno trasmesse - *col visto di benestare* - alla stazione, autorizzando l'emissione dei biglietti richiesti.

Le domande irregolari saranno, con risposta motivata, respinte agli uffici governativi competenti.

Digitized by Google

Allegato F all'Ordine di servizio N. 118-1923.

Biglietti d'abbonamenti per studenti (allegato 6 *B* alle tariffe edizione 1920).

Per ottenere i biglietti d'abbonamento gli studenti devono presentare un regolare certificato della segreteria della facoltà o della scuola regia o pareggiata, dal quale risulti che sono inscritti per l'anno scolastico, ad un corso legale di studio che hanno pagato le relative tasse, e che il biglietto d'abbonamento è chiesto per frequentare le lezioni.

Il rilascio di tali abbonamenti a cagione della dimora dello studente fuori della sede dell'Istituto, dovrà quindi d'ora innanzi essere autorizzato soltanto agli studenti effettivi, regolarmente inscritti per l'anno scolastico, che va dal 1° ottobre di un anno al 31 luglio dell'anno successivo e che frequentano corsi legali di studio presso le Regie Università, gli Istituti Superiori di istruzione, le scuole dipendenti dal Ministero dell'Economia Nazionale, le scuole secondarie governative o pareggiate.

In conseguenza i biglietti di abbonamento in parola non dovranno più essere rilasciati a studenti, maestri diplomati, laureati, ecc. per frequentare corsi speciali bimestrali, trimestrali, annuali ecc. di perfezionamento, di preparazione, di integrazione od altro tenuti presso gli istituti suddetti, nè durante le vacanze autunnali.

Le singole Sezioni movimento e traffico dovranno quindi respingere senz'altro le domande che venissero presentate dagli interessati che non si trovano nelle condizioni tassativamente stabilite dagli articoli 2 e 3 del citato allegato 6 *B* alle tariffe edizione 1920.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 118-1923.

Mod **C¹-226** (*esterno*)
(Edizione

FERROVIE DELLO STATO

Compartimento di ....

Stazione di ....

DISTINTA DEI BIGLIETTI

di abbonamento: — Ordinari a percorso facoltativo, a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato 6 alle tariffe edizione 1920).

» — Intera rete con validità 2-3 mesi a pagamento rateale, con validità da 4 a 5 mesi a pagamento immediato e rateale, con validità da 6 a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato 6 alle tariffe edizione 1920).

» — Speciali con validità da 1 a 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato, con validità da 2 a 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale, con validità da 6 a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato 6 *A* alle tariffe edizione 1920).

» — Per studenti (allegato 6 *B* alle tariffe edizione 1920).

» — Per impiegati dello Stato e loro famiglie (allegato 6 *C* alle tariffe edizione 1920).

» — Per impiegati ferroviari e loro famiglie (O. S. nº — 1923).

emessi nel mese di .... 192 .....

(Bollo della Stazione di emissione)

.................., *li* .... *192* ..

Avvertenze. — La scritturazione dei biglietti (compresi quelli inviati ad altre stazioni ed agenzie) sulla presente distinta dovrà farsi giorno per giorno per numero progressivo, utilizzando per ciascuna specie di biglietti una distinta a parte.

I totali (quantità ed importo) dei biglietti emessi diminuiti della quantità ed importo risultanti dall'elenco mod. C¹ 248, dovranno corrispondere alla quantità ed all'importo dei biglietti mod. C¹ 203 *bis* emessi per la convalidazione dei suddetti biglietti d'abbonamento.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 118-1923.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione emittente ....

N. ....

Al Sig. Capo Stazione o dell'Agenzia

di ....

si rimettono accompagnati dalla presente i seguenti biglietti

Num. progressivo	Specie dei biglietti delle carte d'autorizzazione o dei fascicoli per le traversate marittime *	Estremi		Abbonamenti Quantità			Importo
				1° cl.	2° cl.	3° cl.	
				Carte d'autorizzazione Categoria			
		Serie	Numero	*A*	*B*	*C*	
						Totale	

* Per le carte indicare la categoria e pei fascicoli il numero degli scontrini.

L'incaricato della stazione

....

Avvertenze — I biglietti, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime elencati nel presente prospetto (da conservarsi in atti dalla stazione ricevente previa protocollazione) non avranno alcun valore se non saranno convalidati con la sezione « ricevuta » del biglietto Mod. C1-203 *bis*. Quelli eventualmente non ritirati nel termine prescritto di 5 giorni, dall'inizio della validità, nonchè quelli rifiutati o sostituiti in caso di utilizzazione dovranno essere allegati al prospetto XVII del Mod. C1-213 *A*. sul quale dovranno essere scritturati a parte con opportuna annotazione e senza prezzo.

N. ....

Al Sig. Capo stazione

di ....

Si accusa regolare ricevuta dei biglietti elencati nel tagliando superiore staccato da questa ....

.... *li* .... *192*....

Bollo a compostore della stazione od Agenzia

Il Capo stazione o dell'agenzia

....

AVVERTENZA. — Il presente tagliando deve essere restituito col primo treno utile alla stazione emittente.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 118-1923.

MOD. C[1]-248.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione emittente ....

ELENCO dei biglietti d'abbonamento, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime rimessi alle stazioni ed agenzie sottoindicate nel mese di .... **192**...

STAZIONE OD AGENZIA richiedente	Data di invio	Specie di biglietti, carte o fascicoli per le traversate marittime *	Estremi dei biglietti		Abbonamenti						TOTALE
					Quantità			Importo			
					I cl.	II cl.	III cl.	I cl.	II cl.	III cl.	
					Carte d'autorizzazione						
			Serie	Numero	Categ. *A*	Categ. *B*	Categ. *C*	Categ. *A*	Categ. *B*	Categ. *C*	

AVVERTENZE — I biglietti d'abbonamento, dovranno scritturarsi nel presente elenco separatamente per stazione ed il loro importo complessivo dovrà essere detratto dal totale generale del riassunto Mod. C1-226 e C1-259. Questi totali così depurati saranno da riportarsi nel riepilogo generale Mod. C1-212.

* Per le carte indicare la categoria e per i fascicoli il numero di scontrini.

Digitized by Google

Allegato all'ordine di servizio N. 118-1923.

Mod. C^{1}-1848.

Pag. 5

SITUAZIONE del casellario dei biglietti di abbonamento ordinari, per studenti speciali, per impiegati ferroviari e tessere del mese di ....

Specie dei biglietti	Classe	Situazione del casellario				Specie dei biglietti	Classe	Situaziooe del casellario			
		Primo numero in essere al 1° del mese	Primo numero rimasto in casellario alla fine del mese	Quantità dei biglietti emessi esclusi gli annullati	Annullati			Primo numero in essere al 1° del mese	Primo numero rimasto in casellario alla fine del mese	Quantità dei biglietti emessi esclusi gli annullati	Annullati
V. **Tessere.**	—					VII. **Impiegati Stato.** Pronto pagamento	1ª				
	—						2ª				
	—						3ª				
VI. **Ferrovieri.** Pronto pagamento	1ª					Pagamento rateale	1ª				
	2ª						2ª				
	3ª						3ª				
Pagamento rateale	1ª					Mod. C^{1} 203 *bis* Serie					
	2ª										
	3ª										

Digitized by Google

Circolare N. 47.

Riparazione delle morse per piombare carri.

In vista dei grandi ritardi che si verificano nella riparazione delle morse per piombare carri, alla quale ha provveduto fin qui unicamente il Magazzino di Torino (via Nizza) a deroga di quanto è prescritto dall'art. 55 delle *Norme per la piombatura carri*, si stabilisce di estendere ad altri Magazzini la competenza delle riparazioni stesse.

A datare dal 1° *ottobre p. v.*: a tali lavorazioni provvederanno pertanto:

— il Magazzino di Torino (via Nizza) per Compartimenti di Torino-Milano-Genova-Venezia e Trieste;

— il Magazzino di Firenze per i compartimenti di Firenze-Bologna-Ancona-Roma e Delegazione di Cagliari;

— il Magazzino di Napoli per i Compartimenti di Napoli-Bari e Reggio Calabria;

— il Magazzino di Palermo per il Compartimento di Palermo.

Per l'invio delle morse dalle Stazioni ai magazzini ed il ritorno da questi alle stazioni si potranno utilizzare i treni merci ritenuti più adatti per il sollecito inoltro delle morse stesse.

Restano ferme le disposizioni, di cui l'art. 57 delle suddette « Norme » circa l'uso dei Moduli R. 123, A, 21 ed A 23 per la riparazione ed il ricambio delle morse e loro accessori e s'intendono, di conseguenza, estese ai magazzini sopracitati le pratiche relative all'addebitamento delle spese al personale ferroviario.

Raccomandasi che tutti gli agenti interessati nel servizio della piombatura dei carri siano muniti del libretto delle ripetute « Norme » *Edizione marzo* 1922, *ristampata nel settembre*

Digitized by Google

1922, sulle quali dovranno essere apportate le modificazioni di cui la presente circolare e di tutte quelle che dovessero essere eventualmente emanate in seguito.

Circolare N. 48.

Norme per l'applicazione del nuovo " Regolamento vestiario „

Come risulta dall'Ordine Generale n. 5, 1923, col 1° settembre è andato in vigore il nuovo « Regolamento per il vestiario uniforme ».

1. *Berretti.* — Per i berretti si richiamano le disposizioni di cui la circolare n. A-259-11000 pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* n. 37.

2. *Vestiario.* — Gli agenti obbligati a portare in servizio il vestiario uniforme sono indicati nella tabella *B*. annessa al Regolamento, la quale fissa per ogni categoria di agenti il tipo di uniforme prescritta e la durata minima di ogni capo di vestiario espressa in mesi.

Con le disposizioni del nuovo Regolamento, l'Amministrazione non provvederà più a far confezionare gli abiti, ma fornirà agli agenti, a mezzo di una Ditta convenzionata, (che è la Ditta Cav. Antonio Marziale di Roma, via Cola di Rienzo, 36) le stoffe, fodere ed accessori, lasciando agli agenti stessi la cura di farsi confezionare l'abito da sarto di propria fiducia.

Tuttavia la Ditta Marziale, allo scopo di assicurare agli agenti una confezione accurata e sollecita, si è impegnata di far funzionare al più presto dei laboratori speciali in Roma, Torino e Milano, ed eventualmente anche in altre località, servendosi anche al caso dell'opera di laboratori o Ditte corrispondenti.

La istituzione di tali laboratori ed i relativi prezzi di confezione che verranno praticati agli agenti ferroviari, saranno portati a conoscenza del personale a mezzo del *Bollettino Uffi-*

Digitized by Google

ciale. Resta però convenuto che nessun obbligo è fatto agli agenti di servirsi di tali laboratori, liberi sempre gli agenti stessi di servirsi da sarto di propria fiducia: e che coloro che intenderanno servizi dei laboratori della Ditta Marziale, dovranno regolare direttamente con la Ditta stessa il pagamento, restando affatto estranea l'Amministrazione nei rapporti che verranno ad intercedere fra gli agenti e la Ditta confezionatrice.

Il contributo dell'Amministrazione, fissato per ogni capo di vestiario dalla tabella *C.* annessa al Regolamento, verrà liquidato all'agente che ne ha diritto quando questi abbia fornita la prova che, colle stoffe prelevate, si è effettivamente fatto confezionare l'abito di prescrizione, e sempre che siano scaduti i periodi minimi di durata dalla precedente concessione di contributo.

Gli articoli 6, 7, 8 del Regolamento pel vestiario-uniforme stabiliscono già quali sono le modalità da seguire per l'acquisto delle stoffe, fodere ed accessori, per ottenere la concessione di contributo dell'Amministrazione, ecc. Ad ogni modo si danno qui in appresso norme più dettagliate.

A). — *Richiesta di stoffe per gli agenti che hanno obbligo di uniforme.*

Tutti gli agenti aventi obbligo di uniforme, e che intendono avere le stoffe, fodere ed accessori per farsi confezionare l'uniforme stessa, dovranno compilare apposita richiesta, redatta come al modello che verrà fornito dalla Ditta convenzionata, e contenente tutti i dati ivi indicati.

Tali moduli verranno distribuiti a cura della Ditta convenzionata stessa alle Sezioni Movimento, Trazione e Lavori dei vari Compartimenti, ed eventualmente anche ad altri uffici che gliene facciano richiesta.

Per il personale degli uffici residenti in Roma, i moduli stessi potranno essere ritirati o presso il Servizio Approvvigionamenti (ufficio 2° sezione 5ª) o presso la Ditta.

La tabella *C.* annessa al regolamento indica la quantità massima di stoffe, fodere ed accessori ammessa per ogni capo di vestiario di uniforme, inteso che gli agenti possono richiedere

Digitized by Google

anche quantità minori, se sufficienti per la confezione del capo occorrente. Richiamando poi la disposizione di cui l'art. 8 del regolamento, resta convenuto che gli agenti aventi obbligo di uniforme, devono, per ottenere il contributo previsto dalla tabella *C.*, richiedere le stoffe alla Ditta Marziale.

I prezzi delle stoffe ed accessori saranno, fino a nuovo avviso, i seguenti:

— Stoffa nera per paletots . . .	L.	59.90	a ml.
— Panno marengo per cappotti . .	»	59.90	»
— Pano marengo per cappotti . .	»	59.90	»
— Stoffa grigio scura per soprabiti leggeri (pardessus)	»	47.95	»
— Stoffa nera pesante per abiti . .	»	45.95	»
— Stoffa nera leggera per abiti . .	»	45.95	»
— Stoffa grigio-ferro pesante per abiti	»	49.65	»
— Stoffa grigio-ferro leggera per abiti	»	44.30	»
— Fustagno nero	»	11.20	»
— Flanella leggera per fodere . .	»	26.10	»
— Flanella pesante per fodere . .	»	24.90	»
— Zanella nera	»	11.10	»
— Silesian nera	»	7.30	»
— Silesian cenere	»	6.25	«
— Tela di canapa apprettata per rinforzi	»	6.80	»
— Satino (silked)	»	7.55	»
— Glissade per fodere di maniche	»	11.45	»
— Baseno per forzaglie	»	5.05	»
— Cordoncino per cappucci di cappotti	»	0.60	»
— Bottoni di frutto neri grandi per abiti	»	0.05	cad.
— Bottoni di frutto neri piccoli per abiti	»	0.04	»
— Bottoni di frutto neri grandi per cappotti	»	0.14	»

Digitized by Google

— Bottoni uso stoffa grandi per stiffelius	»	0.07	a ml.
— Bottoni uso stoffa piccoli per stiffelius	»	0.04	»
— Alette d'alpaccà per giubbe . . .	»	0.12	»
— Cifre di alpacca	»	0.08	»

Compilata la richiesta indicante i tipi e quantitativi di stoffe e fodere desiderati, gli agenti devono inoltrarla al proprio superiore Ufficio contabile, il quale, fatti i debiti riscontri per accertare che all'agente compete effettivamente per la propria qualifica l'abito del tipo richiesto, che sono trascorsi i periodi minimi di durata dalla precedente concessione e che il metraggio richiesto rientra per ogni qualità di stoffa in quello massimo ammesso dalla tabella *C.*, visterà le richieste stesse, convalidandole col timbro d'ufficio e le inoltrerà, con piego raccomandato, alla Ditta convenzionata, riepilogandole in una distinta dettagliata, indicante il numero di ogni richiesta, il nome dei singoli agenti e la data di trasmissione.

La Ditta convenzionata ritirerà le richieste e rispedirà subito all'Ufficio emittente la distinta riepilogativa sulla quale segnerà la data di ricevuta delle richieste stesse; ed entro otto giorni dal ricevimento delle richieste dovrà spedire agli agenti interessati il pacco delle stoffe, entro il quale unirà distinta dettagliata della merce spedita.

L'agente, non appena ricevuto il pacco, accerterà se la merce in esso esistente corrisponde a quella indicata nella richiesta, conservando la distinta della Ditta; ed entro 60 giorni dal ricevimento del pacco, provvederà a farsi confezionare l'indumento del quale necessita, curando che l'indumento stesso sia conforme al tipo di prescrizione, e cioè:

— Soprabito a due petti e ad un petto	— Foggia borghese senza tasche esterne.
— Giacca a due petti e ad un petto.	— Foggia borghese - un taschino e tre tasche esterne, due ai fianchi ed una al petto.

Digitized by Google

— Giubba di stoffa o di fustagno.	— Ad un petto - colletto diritto - bottoniera aperta - due tasche esterne al petto e due ai fianchi. Numeri di matricola sormontati da ruota alata applicati sul colletto.
— Panciotto.	— Foggia borghese senza risvolti - quattro taschini.
— Pantaloni.	— Foggia borghese senza rimbocco in fondo, due tasche laterali.
— Cappotto di stoffa nera.	— Foggia borghese - bavero di stoffa - due petti - tre tasche esterne; due ai fianchi ed una al petto.
— Cappotto di panno marengo con o senza cappuccio.	— Foggia borghese - bavero di stoffa - due petti - tre tasche esterne; due ai fianchi ed una al petto.
— Cappotto di stoffa grigio scura di mezza stagione (pardessus).	— Foggia borghese - bavero di stoffa - ad un petto - tre tasche esterne: due ai fianchi ed una al petto (lunghezza fino al ginocchio).

L'integrale costo del pacco ricevuto dall'agente sarà addebitato all'agente stesso dal proprio ufficio contabile con trattenuta sul ruolo paga in cinque rate mensili uguali e consecutive.

Entro il predetto periodo di tempo di 60 giorni, l'agente dovrà presentarsi al titolare dell'impianto od all'Ispettore di Riparto da cui dipende, indossando l'indumento di nuova confezione.

Il predetto superiore accerterà che l'indumento stesso sia ben confezionato e corrispondente al tipo di prescrizione, e rilascerà quindi all'agente una dichiarazione dalla quale risulti, sotto la propria responsabilità, che l'indumento possiede tutti i requisiti voluti per l'accettazione ed è di proprietà dell'agente che lo indossa.

Digitized by Google

Tale dichiarazione, unita alla distinta del pacco vestiario, sarà, a cura dell'agente, inviata al proprio ufficio contabile, il quale col più prossimo ruolo liquiderà in una sola volta all'agente stesso l'indennità contemplata dalla tabella *C.* del Regolamento vestiario, continuando per altro le trattenute delle rate di cui sopra fino a completo pagamento.

Se l'agente, entro i 60 giorni prescritti e non abbia provveduto a farsi confezionare l'uniforme e non dia giustificazioni attendibili di tale ritardo, verrà dal competente ufficio contabile applicata la disposizione di cui l'ultimo punto dell'art. 7 del regolamento del Vestiario Uniforme.

B). — *Richiesta di stoffe per usi privati degli agenti.*

Tutti gli agenti dell'Amministrazione, abbiano o pur no obbligo di uniforme, potranno prelevare dalla Ditta convenzionata il quantitativo di stoffe, fodere ed accessori nei limiti loro occorrenti per i bisogni della propria famiglia; e la Ditta convenzionata si obbliga di soddisfare anche queste richieste, dando però la precedenza a quelle riflettenti uniformi d'obbligo.

Siccome in un primo tempo la Ditta convenzionata provvederà a vendere per conto dell'Amministrazione le stoffe, fodere ed accessori ancora esistenti presso i Magazzini Vestiario dell'Amministrazione stessa, e non essendo opportuno, durante il periodo di smobilitazione dei detti Magazzini, seguire norme molto dissimili da quelle più sopra emanate per le richieste degli agenti aventi obbligo di uniforme, resta inteso:

1. Durante il periodo di smobilitazione degli stoks dei nostri Magazzini, gli agenti che intendono avere stoffe, fodere ed accessori per uso privato, dovranno indirizzare le loro richieste al proprio superiore ufficio contabile, il quale, constatato che il quantitativo richiesto non eccede i limiti dei bisogni famigliari, darà corso alle richieste stesse con procedimento analogo a quello stabilito per gli agenti aventi obbligo di uniforme. La Ditta convenzionata darà corso alla spedizione dei pacchi con le modalità di cui sopra, e l'Ufficio contabile farà l'addebito all'agente in una sola volta, e col più prossimo ruolo paga, dello integrale costo del pacco spedito.

Digitized by Google

Gli agenti aventi obbligo di uniforme i quali intendono prelevare stoffe, fodere ed accessori anche per uso privato, dovranno per queste ultime emettere richieste separate da quelle concernenti le uniformi d'obbligo.

I prezzi delle stoffe, fodere ed accessori per uso privato sono uguali a quelli stabiliti più sopra per le uniformi di obbligo. Rimanendo nei Magazzini i sottoindicati tessuti e accessori che, per le nuove disposizioni regolamentari, vengono ad essere fuori tipo, o non più compresi nelle forniture, anche queste rimanenze verranno poste in vendita, fino ad esaurimento, ai seguenti prezzi:

— Stoffa turchina pesante per abiti	L.	49.70	a ml.
— Stoffa turchina leggera per abiti.	»	46.20	»
— Stoffa grigia impermeabile per cappotti	»	59.80	»
— Mistone grigio di cotone per abiti	»	8.30	»
— Tela Massaua ble	»	12.20	»
— Velluto di seta nera (tramé) . .	»	66.85	»
— Bottoni grandi di acciaio per calzoni	»	0.04	cad.
— Bottoni piccoli di acciaio per calzoni	»	0.03	»
— Fibbie di acciaio per calzoni . .	»	0.08	»
— Ganci di acciaio per calzoni . .	»	0.07	»

2. Esaurite le scorte dei Magazzini Vestiario, tutti gli agenti dell'Amministrazione potranno continuare a prelevare dalla Ditta convenzionata per uso privato, nei limiti delle disponibilità della stessa Ditta, le stoffe, fodere ed accessori dei tipi fissati per le uniformi d'obbligo ed agli stessi prezzi che di volta in volta saranno per queste convenuti con la Ditta e portati a conoscenza del personale a mezzo del *Bollettino Ufficiale*. In questo caso richieste e pagamenti saranno direttamente regolati fra agenti e Ditta, senza alcun intervento per parte dell'Amministrazione.

Tutti gli agenti dell'Amministrazione potranno pure fare confezionare dalla Ditta convenzionata vestiari per uso privato agli

Digitized by Google

stessi prezzi convenuti per le uniformi d'obbligo, ma anche in questo caso ordinazioni e pagamenti saranno direttamente regolati fra agenti e Ditta, senza alcun intervento per parte dell'Amministrazione.

3. Norme contabili.

I Servizi centrali, le Sezioni Movimento, Trazione e Lavori ed in genere tutti gli altri Uffici da cui dipende il personale che fa richiesta di stoffe, fodere ed accessori, dovrà seguire per le relative contabilizzazioni le seguenti norme:

a) *Richieste emesse dagli agenti durante il periodo di smobilitazione delle scorte dei Magazzini Vestiario.*

Com'è detto sopra, nel periodo di smobilitazione delle scorte dei nostri Magazzini, le richieste di stoffe, fodere ed accessori degli agenti, abbiano oppur no obbligo di uniforme, dovranno essere trasmesse alla Ditta convenzionata pel tramite degli Uffici contabili. L'unica differenza consiste nell'addebito agli agenti che dovrà essere in 5 rate uguali e consecutive, per gli agenti aventi obbligo di uniforme e per i quantitativi necessari per l'uniforme stessa, ed in una sola volta per le stoffe, fodere ed accessori richiesti dagli agenti (abbiano o pur no obbligo di uniforme) per usi privati.

La Ditta convenzionata, entro il giorno 3 di ciascun mese successivo a quello in cui avvennero le spedizioni dei pacchi, presenterà al Servizio Approvvigionamenti le fatture riepilogative, distinte Ufficio per Ufficio, delle spedizioni effettuate, corredate dei buoni di prelievo rispettivi e delle ricevute di ritorno del pacco. Tali fatture, dopo gli opportuni riscontri, verranno dal Servizio Approvvigionamenti trasmesse al Magazzino Vestiario di Roma, il quale provvederà a fare gli addebiti ai singoli Uffici da cui dipendono gli agenti richiedenti. Tali Uffici, ricevuti gli addebiti, provvederanno subito alla lor volta per le trattenute agli agenti stessi delle somme indicate (ratealmente o non, a seconda di quanto è detto sopra), dando immediata accettazione dell'addebito al Magazzino predetto.

b) *Richieste emesse dagli agenti durante il periodo di fornitura diretta per parte della Ditta convenzionata di stoffe, fodere ed accessori.*

Digitized by Google

Ultimate le scorte dei nostri Magazzini Vestiario, i Servizi Centrali, le Sezioni, Uffici, ecc. dovranno limitare i loro raporti con la Ditta convenzionata soltanto per quanto riguarda le richieste di stoffe, fodere ed accessori per le uniformi di obbligo, cessando in questo periodo, come è detto sopra, qualsiasi ingerenza dell'Amministrazione per le richieste degli agenti per usi privati.

Naturalmente sarà cura di questo Servizio Approvvigionamenti di far conoscere l'epoca di trapasso da una gestione all'altra, ed in tale occasione verranno comunicati i prezzi per le forniture dirette da parte della Ditta convenzionata, prezzi che saranno riveduti periodicamente.

In questo periodo gli Uffici Contabili trasmetterranno alla Ditta convenzionata, previi gli opportuni accertamenti, le richieste che riceveranno dagli agenti aventi obbligo di uniforme, con le modalità più sopra accennate. La Ditta convenzionata, entro il giorno 3 del mese successivo a quello in cui avvennero le spedizioni dei pacchi vestiario, invierà ai Servizi centrali ed alle Sezioni compartimentali le fatture riepilogative delle spedizioni eseguite, corredate dei buoni di prelievo e delle ricevute di spedizione e di ritorno del pacco. Gli Uffici suddetti, dopo aver effettuati gli opportuni riscontri, provvederanno, non oltre sessanta giorni dalla data delle fatture, ad emettere sulla Cassa di Roma il mandato di pagamento a favore della Ditta convenzionata, e contemporaneamente agli addebiti rateali agli agenti.

Si avverte che la Ditta stessa ha otto giorni di tempo per la spedizione del pacco. Se gli Uffici contabili, dai riscontri che di volta in volta predisporranno, rilevassero un ritardo rispetto al detto termine nella spedizione dei pacchi, tratterranno sui mandati di pagamento, a titolo di penale, la somma di L. 3 per ogni pacco e per ogni 10 giorni di ritardo maturati.

Il termine di otto giorni di cui sopra s'intenderà decorrere dalla data di ricevuta apposta dalla Ditta convenzionata sulle distinte riepilogative delle richieste, di cui è cenno sopra, alla data di spedizone del pacco, quale risulterà dalla ricevuta di spedizione unita alla fattura.

Digitized by Google

Per i cappotti gommati impermeabili con cappuccio e per le lenzuola a sacco, verranno emanate ulteriori disposizioni.

Resta inteso che in conseguenza delle nuove disposizioni sopra accennate, tutte indistintamente le richieste avanzate dal personale per berretti e per vestiario e fino ad ora non soddisfatte, si intenderanno senz'altro annullate.

Il Direttore Generale

ALZONA.

Digitized by Google

Sentenza

Contratto di trasporto - Danni - Inizio della responsabilità del vettore.

L'Amministrazione ferroviaria non risponde degli ammanchi che si verificano sul vagone caricato dallo speditore, prima della formale conclusione del contratto di trasporto, non potendosi ammettere una responsabilità del vettore stesso per deposito o in base ai comuni principi sulla colpa.

CORTE APPELLO GENOVA. - Sentenza 2-22 giugno 1923, *Pres.* Granello; *Est.* Bilotti. - Ferrovie Stato contro Società Anonima Distillerie Pedroni.

Omissis.

Scendendo all'esame del merito la Corte osserva che non a torto l'Amministrazione ferroviaria si lagna della sentenza del Tribunale di Genova, giacchè i primi giudici mentre hanno fissato delle premesse esatte, corrispondenti a precise disposizioni di legge ed ai dettami della dottrina e della giurisprudenza, ne hanno tratto conseguenze erronee o contraddittorie colle premesse istesse, per ammettere dei capitoli di prova per testimoni la cui inconcludenza è evidente. Il Tribunale è bensì partito dal principio che in virtù dell'art. 92 delle Tariffe Ferroviarie per l'esistenza del contratto di trasporto ferroviario necessita che lo stesso sia redatto per iscritto, in conformità dei moduli approvati dall'Amministrazione, contenente fra l'altro l'indicazione del peso, dichiarato dal mittente e riconosciuto dall'Ufficio, e che l'unico mezzo di prova del contratto medesimo sia la lettera di vettura non potendosi sostituire o completare con prove testimoniali, che siano dirette a stabilire circostanze contro od in aggiunta alle indicazioni e dichiarazioni che vi sono scritte, però ha detto che nel caso presente la prova per testi era ammissibile perchè diretta a confermare uno dei

Digitized by Google

dati della lettera di vettura cioè il peso dichiarato dalla Ditta mittente, e quindi se fosse risultato vera la consegna della merce del quantitativo di Kg. 9908 alle Ferrovie, queste avrebbero dovuto rispondere dell'ammanco. Ora tale ragionamento è erroneo perchè se la lettera di vettura non consente che si possa provare con testimoni alcuna circostanza contro od in aggiunta al suo contenuto, tale regola deve sortire tutto il suo effetto tanto per le dichiarazioni fatte dal mittente quanto per il contratto eseguito dall'ufficio ferroviario, anzi per questo ultimo maggiormente un prova contraria si appalesa inammissibile sia perchè eseguito da un pubblico ufficiale, che al suo accertamento imprime carattere di atto pubblico, sia perchè come dalla stessa sentenza si rileva, se esso controllo non si esercita viene a mancare il riconoscimento della dichiarazione del mittente da parte dell'Amministrazione. Dunque dell'avvenuto contratto di trasporto tra la Ditta Salata e l'Amministrazione ferroviaria fa fede soltanto la ricevuta di spedizione in data 22 maggio ed accettata senza alcuna riserva dalla Ditta medesima, da cui risulta che se essa dichiarò il peso dei 25 fusti di alcool in Kg. 9908, l'Amministrazione controllandolo accertò in Kg. 9700. Evidentemente non si può dimostrare con testimoni che il carico avvenne il giorno precedente, in cui si sarebbe consegnata la merce, del peso di Kg. 9905, in carro assicurato con copertone piombato, agli agenti ferroviari perchè tutto ciò contrasta colla detta lettera di vettura in cui apparisce che le operazioni di spedizione furono fatte il giorno 22, nel quale giorno soltanto ne avvenne la regolare ed impegnativa riconsegna dell'Amministrazione responsabile.

Tanto ciò è vero che la Ditta Salata-Ferrando nel darne avviso alle Distillerie Pedroni parlò di spedizione avvenuta nel giorno 22 maggio non nel giorno 21, e lei stessa ebbe a riconoscere che dell'ammanco avvenuto nell'intervallo tra il momento del carico - giorno 21 - e la data di spedizione - giorno 22 - non avrebbe potuto risponderne l'Amministrazione, ammettendo nella comparsa conclusionale di prime cure una possibile sua responsabilità per solo Kg. 208, differenza tra il peso da lei dichiarato e quello riconosciuto.

Dimostrato adunque come si appalesino inammissibili i capitoli dedotti dalla Salata-Ferrando ed ammessi dal Tribunale, ne

viene di conseguenza che di tale differenza sia essa Ditta tenuta a risponderne verso la Società Distillerie Pedroni risultando in modo chiaro dai documenti di causa e specie dalla eseguita perizia che il taglio del copertone o la sottrazione dei Kg. 206 avvenne proprio nell'intervallo di tempo intercorso tra il carico e la spedizione, in cui il carro dovette rimanere incostudito sui binari del porto fuori del recinto della stazione di S. Benigno o magari in questa, prima che si facesse agli agenti ferroviari regolare consegna.

E non si dica che l'Amministrazione ferroviaria sarebbe tenuta a risponderne in dipendenza di un contratto di deposito o per colpa extra - contrattuale perchè il primo dovrebbe dimostrarsi anche con atto scritto, che manca, ed in quanto alla seconda la Ditta speditrice avrebbe dovuto dimostrare in che cosa essa consiste o fornire dati precisi, specificandoli nei dedotti capitali, circa il modo e le persone che la sottrazione avrebbero commessa, mentre, in difetto, sta contro di lei al principio che in mancanza di regolare deposito, la merce resta a tutto rischio o pericolo del mittente.

Osserva che la Ditta Salata-Ferrando non solo deve rispondere della differenza di peso predetta Kg. 208, ma anche dei Kg. 13 mancanti dal fusto n. 120 perchè come risulta dalla perizia il versamento del liquido avvenne per irregolare invitamento del tappo e non per furto, essendosi rinvenuto il fusto istesso all'altra estremità del carro, lontana dal punto dove il copertone si trovò tagliato. Quindi la Salata-Ferrando deve indennizzare le Distillerie dell'ammanco complessivo di Kg. 221.

Digitized by Google

Anno XVI - N. 39

27 Settembre 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2774) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Commissario Straordinario, in data 13 luglio 1923, ha dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data il manovale *Lombardi Guglielmo* - 152907 - in applicazione dell'art. 165 punto 3° del Regolamento precitato, per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 30 aprile 1923.

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 32 del 9 agosto 1923.

— A pagina 513 le aggiunte da apportare alla « Prefazione generale all'orario generale di servizio » sono le seguenti:

— A pagina 20 aggiungere:

//740/ Trento Torre Verde-Malè//.

— Nell'elenco delle località delle ferrovie secondarie, delle tramvie ecc., inserire nelle sedi opportune i nomi delle stazioni di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio con l'indicazione della linea 740.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 119.

Tronco Roma-Carano-Formia della direttissima Roma-Napoli.

Distanze per la tassazione dei trasporti delle cose (esclusi i bagagli).

(Vedi Ordini di Servizio n. 78-1920 e 49-1922).

Le disposizioni riguardanti i trasporti delle cose (esclusi i bagagli) di cui al punto VIII dell'Ordine di Servizio n. 49-1922 sono annullate e sostituite dalle seguenti che andranno in vigore col 1° ottobre 1923:

VIII. — TRASPORTI DELLE COSE (esclusi i bagagli).

Per tutti i trasporti a G. V. e P. V., sia in servizio interno che in servizio cumulativo italiano ed internazionale sono applicabili le tariffe e le condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari ».

Agli effetti della tassazione dei trasporti delle cose (esclusi i bagagli) la linea Roma-Carano-Formia concorre a determinare la via più breve per tutti i trasporti ad eccezione di quelli in partenza da stazioni oltre Sparanise diretti a Roma ed oltre, o viceversa, i quali continueranno ad essere tassati per la via di Cassino.

In conseguenza di quanto sopra nella Parte II del «Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° marzo 1922) e nei prontuari manoscritti delle distanze valevoli per la tassazione dei trasporti merci si devono praticare le modificazioni indicate nell'Allegato *A* al presente Ordine di Servizio, avvertendo che per quanto riguarda le modificazioni da apportarsi ai prontuari merci delle stazioni indicate nell'Allegato *E* provvederà l'ufficio « Controllo viaggiatori e bagagli » di Firenze con l'invio di una nuova

Digitized by Google

copia dei prontuari stessi tanto alle stazioni quanto agli Uffici interessati.

L'istradamento resta quello stabilito dal punto IX del citato Ordine di Servizio n. 49-1922.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 119-1923.*

Modificazioni da apportarsi alla Parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° marzo 1922).

A pagina 33 sostituire le tabelle 125 e 126 con le tabelle 125, 126 e 126-*bis* di cui all'allegato *B*.

A pagina 36 sostituire la tabella 134-*A* con la nuova di cui all'allegato *C*.

A pagina 37 sostituire la tabella 134-*B* con la nuova di cui all'allegato *D*.

Alle annotazioni stampate di contro alla tabella 134-*C* aggiungere, dopo la nota (1), la seguente nota:

« (2) La seconda distanza indicata per Pavona, Cecchina, Lanuvio e Velletri è computata per la via di Sparanise-Sezze Romano-Cori. La seconda distanza riguardante la stazione di Roma Termini è computata per la via di Sparanise-Carano ».

Nella tabella 137 cancellare il richiamo (1) esposto di contro al nome di Sonnino, e a piè della tabella stessa cancellare l'annotazione esistente.

All'indice alfabetico aggiungere di contro ai nomi di Carano, Roma Termini, Santa Palomba e Torricola il numero della nuova tabella « 126-*bis* »: di contro ai nomi di Anzio, Anzio Colonia, Campo di Carne, Carroceto, Nettuno e Padiglione modificare il numero « 126 » in 126-*bis* ».

Modificazioni da apportarsi ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci.

Formare le nuove distanze per le stazioni della linea direttissima Roma-Napoli aggiungendo a quelle risultanti per Roma Termini, Carroceto, Sezze Romano e Formia le altre di cui al prospetto seguente, scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma Termini	Carroceto	Sezze Romano	Formia
Torricola	13	29	59	122
Santa Palomba	24	17	47	110
Carano	34	7	37	100
Cisterna di Roma	50	24	21	84
Monte S. Biagio	108	82	38	26
Fondi Sperlonga	115	88	45	19
Itri	128	101	58	6

ANNOTAZIONE. — L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Roma Termini o di Carroceto o di Sezze Romano o di Formia, secondo che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 135 (corrispondente al transito di Roma Termini) o dal n. 242 (corrispondente al transito di Carroceto) o dal n. 250 (corrispondente al transito di Sezze Romano) o dal n. 249 (corrispondente al transito di Formia).

Digitized by Google

Segue *Allegato* **A.**

Formare le nuove distanze per le stazioni qui appresso indicate aggiungendo a quelle risultanti per Roma Termini e Formia le altre di cui al prospetto seguente e, ove del caso, scegliendo la distanza che dal confronto risulterà minore.

		Roma Termini	Formia
Stazioni della linea Ciampino-Velletri	Pavona	—	124 (1) 134 (2)
	Cecchina	—	119
	Lanuvio	—	115
	Velletri	—	106
Stazioni della linea Velletri-Terracina	Giulianello Roccamassima	—	96
	Cori	—	90
	Torretta Corana	—	87
	Norma Ninfa	—	78
	Sermoneta Bassiano	—	75
	Sezze Romano	71	64
	Piperno	84	50
	Sonnino	90	44
	Frasso (c. c.)	98	52
	Terracina	109	63
Stazioni della linea Roma-Albano-Nettuno	Capannelle	—	143 *
	Marino Laziale	—	131 *
	Villini (c. c.)	—	129
	Castel Gandolfo	—	127 *
	Albano Laziale	—	125 *
	Carroceto	41	107
	Campo di Carne	45	111
	Padiglione	58	124
	Anzio Colonia (c. c.)	55	121
	Anzio	58	124
	Nettuno	61	127

ANNOTAZIONE. — Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso, ogni qualvolta risultino minori di queste ultime.

Nei casi di modificazione alla distanza, l'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione (Roma Termini o Formia) che avrà servito di base per la formazione della distanza stessa, seguito, secondo il caso, dai numeri 135 e 241 (corrispondenti rispettivamente ai transiti di Roma Termini e Carano) o dal n. 249 (corrispondente al transito di Formia).

(1) Per la distanza effettiva.

(2) Per la distanza virtuale.

* Per la tassazione dei trasporti effettuati a mezzo di carri aventi l'interasse non superiore ai m. 3,75.

Segue *Allegato* **A.**

Formare le nuove distanze per le stazioni del tronco Maiorisi-Gaeta Elena, della linea Sparanise-Gaeta Elena, aggiungendo a quelle risultanti per Roma Termini e Sezze Romano le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma Termini	Sezze Romano
Maiorisi (c. c.)	179	109
Carinola	175	105
Cascano	171	101
Sessa Aurunca	167	97
Cellole Fasani	160	90
SS. Cosma e Damiano Castelforte	152	82
Minturno	145	75
Formia	134	64
Gaeta Elena	143	73

ANNOTAZIONE. — Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso, ogni qualvolta risultino minori di queste ultime. Nei casi di modificazione alla distanza l'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione (Roma Termini o Sezze Romano) che avrà servito di base per la formazione della distanza stessa, seguito, secondo il caso, dai numeri 135 e 241 (corrispondenti rispettivamente ai transiti di Roma Termini e Carano) o dal n. 250 (corrispondenti al transito di Sezze Romano).

Tutte le volte che la distanza per Maiorisi sarà stata modificata, formare la nuova distanza per la stazione di Sparanise aggiungendo km. 6 a quella di Maiorisi. La distanza così formata dovrà essere sostituita a quella indicata per Sparanise, ogni qualvolta risulti minore di questa ultima. Nel caso di modificazione alla distanza l'istradamento da indicarsi per Sparanise sarà quello stesso esposto per Maiorisi seguito dal n. 249.

Digitized by Google

(126) Direttissima Roma

(Tronco Roma-Carano-Forr

Roma Termini											
13	Torricola										
24	12	Santa Palomba									
34	22	10	**Carano**								
50	38	26	17	Cisterna di Roma							
71	59	47	37	21	**Sezze Romano** (*)						
84	72	60	51	35	14	Piperno					
90	78	66	57	41	20	6	**Sonnino** (**)				
108	96	84	75	58	38	24	18	Monte S. Biagi			
115	103	91	81	65	45	31	25	7	Fondi Spe		
128	116	104	94	78	58	44	38	20	13	Itri	
134	122	110	100	84	64	50	44	26	19	6	**F**

(*) Punto di diramazione per le stazioni verso

(**) Punto di diramazione per le stazioni vers

Roma Termini	
11	Capan
24	13
25	15
27	16
30	19
35 29 (*a*)	24
47 41 (*b*)	36
52 45 (*b*)	41
56 49 (*b*)	45
62 55 (*b*)	51
64 58 (*b*)	54
67 61 (*b*)	56

(*a*) Dista

(*b*) Dista

Digitized by Google

Allegato **E** *all'Ordine di Servizio N. 119-1923.*

ELENCO delle stazioni alle quali l'Ufficio "Controllo Viaggiatori e Bagagli" di Firenze invierà nuova copia del prontuario manoscritto delle distanze chilometriche valevole per la tassazione dei trasporti merci.

Albano Laziale
Anzio
Capannelle
Carano
Carinola
Carroceto
Cascano
Castel Gandolfo
Cecchina
Cellole Fasani
Cisterna di Roma
Cori
Fondi Sperlonga
Formia
Gaeta Elena
Giulianello Roccamassima
Itri
Lanuvio
Marino Laziale
Minturno
Monte S. Biagio
Nettuno
Norma Ninfa
Pavona
Piperno
SS. Cosma Damiano Castelforte
Santa Palomba
Sermoneta Bassiano
Sessa Aurunca
Sezze Romano
Sonnino
Sparanise
Terracina
Torretta Corana
Torricola
Velletri

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 120.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Assoro-Leonforte della linea secondaria a scartamento ridotto Dittaino-Leonforte.

Il giorno 30 settembre 1923 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Assoro-Leonforte della linea Dittaino-Leonforte, e sarà provvisoriamente esercitato dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia).

I. — DESCRIZIONE DEL TRONCO.

Il tronco Assoro-Leonforte comincia alla stazione di Assoro in prolungamento al tronco Dittaino-Assoro già in esercizio, e termina alla stazione di Leonforte.

E' a scartamento ridotto della larghezza di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 4712.32 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Assoro e di Leonforte, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 229.88 oltre l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Leonforte risulta quindi di metri 4942.20.

La lunghezza totale della linea Dittaino-Leonforte è di metri 14,937.53 a partire dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Dittaino al quale asse si riferiscono le progressive indicate nel presente ordine di servizio.

La pendenza massima del tronco è del 25 %.

Il piazzale della stazione di Leonforte è in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Ricadono nel tronco 16 opere d'arte, delle quali le più importanti sono:

il viadotto a 12 luci di m. 10 ciascuna, alla progr. 11,296.70; il viadotto a 5 luci di m. 8 ciascuna alla progr. 11,832.10, le altre opere hanno una luce variabile da m. 0.80 a m. 6.

Esistono due gallerie lunghe, la prima di m. 191.89 compresa

Digitized by Google

tra le progressive 10,287.49 e 19,479.38, la seconda m. 352 tra le progr. 13,991.66 e 14,343.66.

Vi sono due case cantoniere doppie.

Sono compresi nel tronco quattro passaggi a livello, dei quali due privati muniti di cancelli, e due aperti muniti di tabelle di avviso.

II. — DESCRIZIONE DELLA STAZIONE.

Stazione di Leonforte. — Stazione con fabbricato viaggiatori con due alloggi al piano superiore, annesso magazzino merci e piano caricatore alla progr. 14,707.75 a sinistra venendo da Dittaino.

Due binari di corsa delle lunghezze utili di m. 256 e 228.

Due binari merci: il primo in servizio del piano caricatore e magazzino merci della lunghezza utile di m. 68, il secondo per carico diretto della lunghezza utile di m. 91.

Un binario per la rimessa locomotiva della lunghezza utile di m. 43.

Ufficio telefonico in comunicazione con le stazioni della linea Dittaino-Leonforte.

Rimessa con fossa a fuoco per una locomotiva e annesso dormitorio per il personale di macchina.

Cesso isolato.

Rifornitore in cemento armato da mc. 25.

Due colonne idrauliche.

Stadera ponte di tonn. 22.

Sagoma limite.

III. — DIPENDENZA.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo l'ing. Capo di Esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'ordine di servizio n. 175-1911, dell'ordine generale n. 3-1915, e dall'ordine generale 12-1921.

Per il servizio sanitario il tronco dipenderà dall'Ispettore Sanitario di Catania.

Digitized by Google

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nelle seguenti circoscrizioni dei magazzini di approvvigionamento;

Magazzino di Messina: fornitura dei materiali di ordinario consumo ed uso comune, materiali di esercizio ed oggetti d'inventario;

Magazzino di Palermo Centrale: fornitura di materiali e pezzi di ricambio per locomotive, stampati, cancelleria, oggetti d'inventario ecc.

Magazzino di Palermo Lolli: fornitura dei materiali di ricambio per veicoli, riparazione degli oggetti d'inventario.

IV. — ESERCIZIO.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni, per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli ordini di servizo n. 323-1915 e n. 19-1916.

V. — SERVIZI AI QUALI SONO ABILITATE LE STAZIONI.

La stazione di Leonforte è abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Dittaino saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'ordine di servizio n. 249-1912, all'ordine di servizio n. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe compresi gli aumenti in vigore.

VI. — DISTANZE CHILOMETRICHE - PUBBLICAZIONI.

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni della linea Dittaino-Leonforte si rilevano dalla tabella polimetrica di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio. Nell'allegato *A* sono inoltre riportate le aggiunte e variazioni che devono essere riportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Dittaino sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 %:

Da Dittaino a Cavalcatore	1ª classe	L. 4.30	3ª classe	L. 1.70
» Assoro	1ª »	L. 7.75	3ª »	L. 2.95
» Leonforte	1ª »	L. 9.20	3ª »	L. 4.05

Digitized by Google

Dette quote e quelle dei percorsi sulla rete principale devono essere depurate dal diritto speciale (50 centesimi o 1 lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Dittaino sono quelli in uso nella Rete principale.

VII. — CONTABILITA' DELLE STAZIONI.

Valgono le norme in vigore sulla Rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160, 1909 e n. 170, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 66-1913 e con l'ordine di servizio n. 26 1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della Rete principale. La stazione di Leonforte dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Dittaino sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. ed a P. V. e così pure separati riassunti arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale.

La stazione di Leonforte effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e deve inscriversi nell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — ORARI E COMPOSIZIONE DEI TRENI.

Sul tronco Dittaino-Leonforte saranno effettuate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto. I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

Digitized by Google

IX. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Dittaino-Assoro dovrano per l'anno in corso ritenersi valevoli anche per il tratto Assoro-Leonforte.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Fino a nuovo avviso la stazione di Leonforte, pure restando abilitata a tutti i servizi, non è ammessa ai trasporti di merci di colli superori a kg. 100 ciascuno sia per le merci a dettaglio che per quelle a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Allegato A all'Ordine di servizio N. 120-1923.

Nella Parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 32 cancellare il nome della stazione di Leonforte e le relative indicazioni;

— a pagina 45, fra i nomi di Piraino S. Angelo e Pisa Centrale, inserire:

Pirato	Bicocca-Aragona Caldare	Palermo 4º Catania	Catania	V	B	G	—	O	V	B
			SP.	—	—	F	—	30 S		

Nella Parte II del prontuario suddetto (edizione marzo 1922) si dovrà:

— all'indice grafico, quadro n. 2, cambiare il nome di « Assoro » in « Leonforte »;

— a pagina 48, nella tabella polimetrica n. 170, dopo il nome di Assoro, aggiungere « Leonforte » con le seguenti distanze alle stazioni della linea:

Assoro Km. 5;
Cavalcatore Km. 18;
Dittaino Km. 28.

— alla stessa pagina, tabella n. 164, cambiare il nome di « Leonforte » in « Pirato »;

— a pagina 59 sostituire il n. 164 esposto di contro al nome di Leonforte, con il n. 170;

— a pagina 63, fra i nomi di Piraino S. Angelo e Pisa Centrale, aggiungere:

//Pirato/164//

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— a pagina 12, modificare le indicazioni riguardanti la stazione di Leonforte nel modo seguente:

Leonforte /F.S.S./unico/

— a pagina 14 fra i nomi di Piraino S. Angelo e Pisa Centrale inserire:

Pirato /P/152/

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali risulta indicato il nome della stazione di Leonforte, della linea Bicocca-Aragona Caldare, questo dovrà essere modificato in « Pirato ».

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 120-1923.*

Tabella polimetrica
del tronco Dittaino-Leonforte.

Dittaino			
11	Cavalcatore		
23	13	Assoro	
28	18	5	**Leonforte**

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 121.

Cambiamento di nome della stazione di Leonforte.

A cominciare dal 30 settembre 1923 la stazione di Leonforte, della linea Bicocca-Aragona Caldare, assumerà la nuova denominazione di PIRATO.

Le variazioni da apportarsi alle vigenti pubblicazioni risultano dall'allegato *A* all'Ordine di Servizio n. 120-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Ordine di servizio N. 122.

Estensione di servizio nella fermata di Villabartolomea.

(Vedi Ordine di servizio n. 152-1921).

Dal 1° ottobre 1923, la fermata di Villabartolomea verrà ammessa anche ai trasporti a piccola velocità a carro completo in partenza dalla fermata stessa per conto della Società Anonima « Il Truciolo » di Carpi, fermo restando le condizioni e gli obblighi stabiliti dalla disposizione n. 21 pubblicata nel « Bollettino Commerciale » n. 2-1923.

In conseguenza di quanto sopra, nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* » (edizione giugno 1914) devesi modificare come appresso la nota (1) in calce alla pagina 64: (12) Per i trasporti a carro completo per conto della Società Saccarifera Lombarda eseguiti nel periodo della campagna saccarifera con tassazione in base alla distanza reale e per i trasporti a carro completo della Società Anonima « Unione Agricola Cooperativa » e della Società Anonima « Il Truciolo » eseguiti in base alle norme dell'avvertenza 6, con l'obbligo alla parte di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Digitized by Google

Inoltre, la nota (47) a pag. 18 della *Prefazione generale all'orario generale di servizio* (edizione marzo 1921) deve essere modificata come appresso (47). Villabartolomea. Ammessa al servizio viaggiatori e bagagli ed ai trasporti merci a grande velocità in colli non superanti i kg. 100 ciascuno nonchè a quelli a P. V. a carro completo per conto della Società Saccarifera Lombarda da eseguirsi nel periodo della campagna saccarifera e per conto della Società Anonima « Unione Agricola Cooperativa » e della Società Anonima « Il Truciolo ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 123.

Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza.

di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641

Si porta a conoscenza del personale che, in seguito alle modificazioni apportate, con D. M. 7 marzo 1923, al Regolamento approvato con D. M. 2 agosto 1913 per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle FF. SS., è stato proceduto ad alcune nomine e riconferme nel Comitato Amministratore della Opera stessa, per cui esso risulta ora così composto:

CHIARINI comm. Angelo, Segretario Generale - *Presidente.*

Capo del Servizio Personale e Affari generali (o suo sostituto) . . . . - *Membro*

Capo del Servizio Legale (o suo sostituto) . . . . - »

Capo del Servizio Ragioneria (o suo sostituto) . . . - »

GALLI gr. uff. dott. Lino, Direttore Generale degli Istituti di Previdenza presso il Ministero del Tesoro . . . . - »

Digitized by Google

RICCIO dott. Oreste, Segretario principale, in rappresentanza del personale in servizio . . . . . *Membro*

DONFRANCESCO Amato, Sorvegliante della linea, in rappresentanza del personale in servizio . . . . »

GIACHI comm. Michele, Ispettore capo a riposo, in rappresentanza del personale in quiescenza . . . »

GIORGI Ernesto, Conduttore capo a riposo, in rappresentanza del personale in quiescenza . . . . . »

Per le funzioni di Vice-Presidente è stato designato il Dirigente del Servizio Personale e Affari Generali, sig. VELANI comm. ing. Luigi, e, per quelle di Segretario, il Segretario di 1ª classe dello stesso Servizio sig. PAOLUCCI cav. rag. Savino.

Ordine di servizio N. 124.

Cambiamento di nome della stazione di Gorizia Campagnuzza.

(Vedi Ordine di servizio n. 92-1923).

Con decreto Ministeriale 30 agosto 1923 il nome della stazione di « Gorizia Campagnuzza » della linea Gorizia Campagnuzza-Aidussina è stato cambiato in quello di « Gorizia Centrale ».

Di conseguenza:

nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex austriache ai vecchi transiti, ecc. » (edizione 1° gennaio 1921), alla pag. 11;

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), alla pag. 11;

nella parte 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilo-

Digitized by Google

metriche » (edizione 1° marzo 1922), alle pag. 20, 21 (tabelle 80-*bis*, 81, 86 e 92-*bis*) e 58;

nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà essere apportata conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio N. 125.

Cambiamento di nome della stazione di Malchina-Sistiana.

(Vedi Ordine di Servizio n. 92-1923)

Con decreto Ministeriale 13 settembre 1923 il nome della stazione di « Malchina-Sistiana » della linea Gorizia Centrale-Aidussina è stato cambiato in quello di « Sistiana-Visogliano ».

Di conseguenza:

nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex austriache ai vecchi transiti, ecc. » (edizione 1° gennaio 1921) alla pag. 14;

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) alla pag. 12;

nella parte 2ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° marzo 1922) alla pag. 21 (tabelle 92-*bis* e 86) e alle pag. 60 e 67;

nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà essere apportata conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 126.

Servizio dei biglietti combinabili internazionali.

A partire dal 1° ottobre p. v., l'ordine di servizio n. 28-1922 e la relativa istruzione, vengono annullati e sostituiti dal presente ordine di servizio ed istruzione.

Al servizio dei biglietti combinabili internazionali dell' *Unione internazionale per il rilascio dei biglietti a tagliandi combinabili,* istituito il 1° maggio 1922, hanno finora aderito le principali amministrazioni ferroviarie, lacuali e marittime dell'Italia, Svizzera, Francia, Lussemburgo, Belgio, Olanda, Inghilterra, Danimarca, Cecoslovacchia e dell'Algeria.

Le disposizioni che regolano il servizio e le tariffe sono contenute nell'apposita pubblicazione, già distribuita alle stazioni autorizzate ad accettare le domande per i biglietti e agli uffici che emetteranno i biglietti stessi.

Tale pubblicazione è composta delle seguenti parti:

FASCICOLO I: contiene le condizioni di trasporto.

FASCICOLO II: contiene la nomenclatura dei percorsi in ordine alfabetico, i prezzi e le distanze relative.

FASCICOLO III: contiene la nomenclatura dei percorsi in ordine numerico, i prezzi e le distanze relative.

FASCICOLO IV: contiene le prescrizioni di esecuzione. — Nonchè della

CARTA SCHEMATICA DEI PERCORSI, la quale indica le linee e i tratti di linea delle varie Amministrazioni per i quali è ammesso il rilascio dei biglietti.

I fascicoli I e II e la carta schematica dei percorsi sono a disposizione del pubblico, i fascicoli III e IV servono per uso esclusivo degli uffici.

Per uso ancora del personale interessato si espongono in appresso tutte le disposizioni di dettaglio da osservarsi per il servizio dei biglietti combinabili internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 14, 15 e 16.

ISTRUZIONE

per il servizio dei biglietti combinabili internazionali e norme per la contabilità dei prodotti relativi

PARTE I.

Condizioni di trasporto e norme per il servizio dei biglietti.

1. — *Formazione degli itinerari.*

I biglietti si rilasciano per i percorsi da effettuarsi sulle linee di almeno due Amministrazioni che partecipino al Servizio dell'Unione e che appartengano a paesi differenti; essi sono composti di tagliandi per percorsi che si collegano successivamente e che permettono di effettuare:

— sia viaggi di corsa semplice (1);
— sia viaggi circolari;
— sia viaggi di andata e ritorno;
— sia viaggi composti in parte di percorsi circolari e in parte di percorsi di andata e ritorno.

Negli itinerari dei viaggi sono ammesse alcune interruzioni di percorso (percorsi di congiunzione), per le quali non si rilasciano tagliandi.

Sono anche considerati come percorsi di congiunzione, le interruzioni di percorso fra due punti di frontiera dei paesi ai quali appartengono le Amministrazioni che partecipano al servizio dell'Unione; così ad esempio la tratta attraverso l'Austria e la Germania da Brennero (frontiera italiana) a Hergenrath (frontiera belga) sarà da considerarsi di congiunzione per il biglietto circolare Roma, Genova, Ventimiglia, Parigi, Lille, Bruxelles, Hergenrath, Brennero, Venezia, Roma.

(1) Non possono essere rilasciati biglietti di corsa semplice in arrivo o in partenza dalla Svizzera.

Digitized by Google

I percorsi o tratti in base ai quali può essere, a scelta del viaggiatore, determinato l'itinerario del viaggio, risultano esposti alfabeticamente in apposito volume (Nomenclature alphabétique des parcours), ove, oltre ai percorsi ferroviari, di navigazione, automobilistici ed eventualmente effettuati con altri veicoli, ecc., per i quali si rilasciano i tagliandi, sono indicati pure i percorsi di congiunzione (parcours de raccordement).

2. — *Percorso minimo - Continuità dell'itinerario.*

La formazione dei biglietti è subordinata alle condizioni seguenti:

a) la lunghezza complessiva dei percorsi tassati (esclusi quindi quelli di congiunzione ed eccezionalmente appartenenti all'Amministrazione delle Poste svizzere) non deve essere inferiore a 500 Km.;

b) i percorsi dei tagliandi e quelli di congiunzione devono seguirsi in modo da formare un itinerario ininterrotto. L'itinerario si considera ininterrotto anche quando i biglietti non comprendono tagliandi per il percorso fra due stazioni di una stessa località (1).

Esempi:

N. B. — I numeri che precedono l'indicazione delle tratte sono quelli delle serie corrispondenti e risultano dalla « Nomenclatura numerica dei tagliandi » (Nomenclature numèrique des parcours).

a) Itinerario di viaggio di corsa semplice con *percorsi di congiunzione*.

Serie	PERCORSI	Lunghezza dei percorsi	
		a pagamento	di congiunzione
9202	Palermo-Napoli Porto (via mare) . .	Km. 313	Km. —
8721	Napoli Porto-Napoli C.	» —	» 7
8635	Napoli C.-Milano C.	» 887	» —
8631	Milano C.-Modane confine	» 244	» —
5858	Modane confine-Modane	» 12	» —
—	Modane-Briançon	» —	» 35
5352	Briançon-Grenoble.	» 219	» —
	TOTALE . . .	Km. 1675	

(1) ESEMPIO: Fra Bruxelles-Nord e Bruxelles-Midi, Parigi-Nord e Parigi P. L. M.: Genève-Cornavin e Genève-Eaux-Vèves: Napoli C.-Napoli Porto, ecc.

Digitized by Google

b) Itinerario di viaggio di *corsa semplice* non ammesso perchè il viaggio termina in Svizzera.

Serie	PERCORSI	Lunghezza dei percorsi
8916	Roma Termini-Venezia	Km. 609
8327	Venezia-Chiasso	» 317
7552	Chiasso-Basel S. B. B..	» 387
	TOTALE . . .	Km. 1313

3. — *Classi delle vetture e posti sui piroscafi.*

Le nomenclature alfabetica e numerica indicano le classi delle vetture o i posti sui piroscafi per i quali i tagliandi possono essere rilasciati ed indicano pure i casi in cui l'uso dei tagliandi è limitato a determinati periodi dell'anno.

Alcuni tagliandi sono validi facoltativamente per effettuare il viaggio o in ferrovia o sul piroscafo. Quando i piroscafi hanno soltanto due classi di posti, la prima classe del piroscafo corrisponde generalmente alla prima o seconda classe della ferrovia e la seconda classe del piroscafo alla terza classe della ferrovia.

In uno stesso biglietto possono riunirsi tagliandi di classi differenti, tanto se relativi a percorsi ferroviari quanto se relativi a percorsi di navigazione. Tuttavia i tagliandi valevoli per la terza classe sui percorsi ferroviari della Compagnia « South Eastern and Chatham Railway » non possono essere rilasciati insieme a tagliandi valevoli per una classe superiore sui percorsi continentali, a meno che non si tratti di tagliandi per percorsi su linee continentali sulle quali non circolano vetture di terza classe.

Nel fascicolo III (Nomenclature numérique des parcours) i numeri delle serie che sono sottolineati indicano i percorsi per i quali devesi assolutamente utilizzare tagliandi a percorso fisso.

I numeri delle serie preceduti da un asterisco indicano i percorsi per i quali devesi far uso di tagliandi facoltativi, ma per i quali, se le richieste da parte dei viaggiatori sono rilevanti, si può domandare all'Amministrazione interessata di stampare tagliandi a percorso fisso.

Digitized by Google

Per tutti gli altri percorsi, i cui numeri di serie non hanno i suddetti contrassegni, devesi far uso di tagliandi facoltativi forniti dall'Amministrazione alla quale i percorsi appartengono.

Per i percorsi svizzeri esiste una sola specie di tagliandi facoltativi, i quali portano l'indicazione « Entreprises suisses de transport ».

Nel solo caso in cui un Ufficio di emissione rimanga sprovvisto di tagliandi facoltativi di una qualsiasi Amministrazione, l'Ufficio può fare uso dei tagliandi facoltativi dell'Amministrazione dalla quale dipende, purchè modifichi l'intestazione del tagliando che viene rilasciato al viaggiatore e quello di controllo, e ne faccia relativa annotazione sulla domanda del biglietto.

Inoltre l'Ufficio di emissione dovrà comunicare quanto sopra al proprio Controllo, il quale, a sua volta, a mezzo del riassunto mensile, ne darà partecipazione all'Amministrazione interessata.

In un tagliando facoltativo possono essere compresi più percorsi, purchè questi appartengano alla stessa Amministrazione e formino un itinerario continuativo di corsa semplice.

4. — *Accesso ai treni, piroscafi e veicoli stradali.*

I tagliandi danno diritto di viaggiare con tutti i treni indicati negli orari ufficiali aventi vetture di pari classe e ad occupare il corrispondente posto sui piroscafi o veicoli stradali designati sui tagliandi, in quanto non ostino limitazioni risultanti dagli orari ufficiali o dagli stessi tagliandi.

Quando un tagliando è valido facoltativamente per un percorso in ferrovia o in piroscafo, il viaggiatore deve, per tutto il percorso indicato sul tagliando, servirsi esclusivamente dell'uno o dell'altro mezzo di trasporto, salvo disposizioni in contrario previste nella nomenclatura alfabetica dei percorsi.

I viaggiatori muniti di biglietto di prima classe sono ammessi nei treni o vetture di lusso quando vi sono posti disponibili e alla condizione di pagare i prescritti supplementi.

I viaggiatori devono provvedere essi stessi al trasporto loro e dei loro bagagli sui percorsi per i quali non si rilasciano tagliandi (percorsi di congiunzione, tragitto fra due stazioni di una stessa località o fra una stazione ed il porto d'imbarco o viceversa, ecc.).

Digitized by Google

5. — *Uffici incaricati della preparazione dei biglietti e stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti.*

La preparazione dei biglietti è affidata ai sottoindicati uffici:

BOLOGNA - Agenzia per viaggiatori della Cassa di risparmio, Piazza del Nettuno, 3 A.

CATANIA - Agenzia Paolo Brancati e C. - 139, via Lincoln.

FIRENZE - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 2, via degli Speziali.

GENOVA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 243 rosso, via XX Settembre.

MILANO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 16, via Santa Margherita.

MILANO - Agenzia Chiari-Sommariva - 7, via Dante.

NAPOLI - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.), 5, via Chiatamone.

PALERMO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 98, via Roma.

ROMA - Agenzia Chiari-Sommariva - Piazza Venezia.

ROMA - Agenzia Thos Cook e Son - 54, Piazza Esedra.

ROMA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - Piazza Colonna.

ROMA - Agenzia Roesler Franz e Figli - 91, via Condotti.

ROMA - Agence des Compagnies Françaises de Navigation et de Chemins de fer - 123, via del Tritone.

TORINO - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 2, via Barbaroux (angolo Piazza Castello).

TORINO - Agenzia Giulio Barnabè (già Carpaneto) - Galleria Subalpina.

TRIESTE - Ufficio centrale viaggi della Venezia Giulia - 2, via della Borsa.

VENEZIA - Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) - 49-50, piazza S. Marco.

Nel seguente elenco sono indicate le stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti, suddivise in gruppi a se-

Digitized by Google

conda degli Uffici ai quali dovranno inviare le domande che verranno loro presentate.

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Torino.

Alba	Chivasso	Savigliano
Alessandria	Cuneo	Santhià
Aosta	Ivrea	Susa
Asti	Mondovì	Torino P. N.
Bra	Novara	Varallo Sesia.
Canelli	Pinerolo	Vercelli
Casale Monferrato	Saluzzo	

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Milano.

Arona	Lecco	Piacenza
Bergamo	Luino	Reggio Emilia
Brescia	Milano C.	Sondrio
Chiasso	Monza	Stresa
Como S. G.	Parma	Tortona
Cremona	Pavia	Voghera
Domodossola		

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Venezia.

Belluno	Padova	Udine
Bolzano	Rovereto	Venezia
Ferrara	Rovigo	Verona P. N.
Mantova	Trento	Verona P. V.
Merano	Treviso	Vicenza

Ufficio Centrale viaggi della Venezia Giulia - Trieste.

Fiume	Pola	Trieste
Gorizia C.		

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Genova.

Acqui	Nervi	S. Remo
Alassio	Novi	Savona
Bordighera	Porto Maurizio	Spezia
Genova P. P.	Rapallo	Ventimiglia

Digitized by Google

Agenzia per viaggiatori della Cassa di risparmio - Bologna.

Bologna
Faenza
Forlì
Modena
Ravenna
Rimini

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Firenze.

Arezzo
Bagni di Montecatini
Carrara
Firenze S. M. N.
Livorno C.
Lucca
Massa
Pisa
Pistoia
Siena
Viareggio

Agenzia Chiari e Sommariva - Roma.

Ancona
Aquila
Ascoli Piceno
Cagliari
Chieti
Chiusi
Civitavecchia
Foligno
Grosseto
Perugia
Pesaro
Pescara
Roma Termini
Sassari
Sulmona
Terni

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Napoli.

Avellino
Bari
Benevento
Brindisi
Campobasso
Caserta
Catanzaro
Cosenza
Foggia
Lecce
Napoli
Potenza Inferiore
Reggio Calabria
Salerno
Taranto
Villa S. Giovanni

Ufficio di viaggi e turismo (E.N.I.T.) Palermo.

Caltanissetta
Palermo
Trapani

Agenzia Paolo Brancati e C. - Catania.

Catania C.
Giardini Taormina
Messina
Siracusa

6. — *Domande di biglietti.*

Le domande dei biglietti possono essere presentate, o direttamente agli Uffici di cui al precedente articolo 5, o ad una delle stazioni in esso indicate, *le quali dovranno, con ogni sollecitudine, inviare le domande all'Ufficio fissato per ciascuna di esse.*

Digitized by Google

Le domande devono essere compilate dal vaggiatore su apposito modulo (Mod. Ci 239) che viene rilasciato gratuitamente: esse devono contenere le seguenti indicazioni:

a) cognome, nome, indirizzo e firma del richiedente;

b) numero dei biglietti (per adulti o per ragazzi);

c) data di inizio del viaggio;

d) stazione o ufficio di distribuzione dove il biglietto deve essere ritirato;

e) indicazione dei tagliandi (numero della serie, distanze e classe) e dei percorsi di congiunzione nell'ordine dell'itinerario del viaggio. I tagliandi per le diramazioni che partono da una stazione intermedia fra le due stazioni estreme di un tagliando, devono essere iscritti immediatamnte avanti o dopo tale tagliando.

In via eccezionale si può dare corso alle domande inviate per lettera, alla condizione che esse contengano almeno le indicazioni seguenti: itinerario esatto, classe, età dei ragazzi se del caso, data dell'inizio del viaggio, stazione o ufficio di emissione dove il biglietto deve essere ritirato, e siano pure accompagnate dall'importo del diritto fisso di cui appresso.

7. — *Diritto fisso.*

Per ogni biglietto è dovuto il diritto fisso (frais de confection) di L. 8,00, che deve essere pagato al momento della presentazione della domanda e che non viene rimborsato anche se il viaggiatore non ritira il biglietto.

Il diritto fisso è dovuto integralmente anche per un biglietto a mezza tariffa per un ragazzo (art. 17).

8. — *Consegna dei biglietti.*

I biglietti vengono rilasciati nelle ventiquattro ore successive al ricevimento della domanda quando questa è presentata direttamente ad uno degli Uffici di cui all'art. 5.

Quando la domanda è presentata pel tramite di una delle stazioni abilitate, i biglietti saranno rilasciati dalla stazione indicata per la consegna entro cinque giorni dalla data di ricevimento.

Le stazioni che i richiedenti possono designare per il ritiro

Digitized by Google

dei biglietti sono le stesse abilitate all'accettazione delle domande.

All'atto di ricevere il biglietto il viaggiatore deve assicurarsi che esso corrisponda esattamente alla sua domanda e che tutti gli scontrini si trovino disposti nell'ordine di continuità richiesto, poichè nessuna responsabilità viene assunta dopo dall'Amministrazione ferroviaria per eventuali errori. In ogni caso l'Amministrazione stessa, quando venga fatto presente tempestivamente l'errore, è tenuta soltanto a rifare il biglietto e, ove il viaggiatore non intenda più valersene, a restituirgli il diritto fisso. Quest'ultima disposizione si applica anche in caso di ritardo nella consegna del biglietto e dato che egualmente il viaggiatore non intenda più valersene.

Nel consegnare il biglietto le agenzie o stazioni devono curare che il viaggiatore apponga in inchiostro la propria firma sulla copertina.

Circa l'invio del biglietto da parte dell'ufficio emittente alla stazione designata per il ritiro tengansi presenti le norme indicate nella Parte II (art. 4).

Il pagamento del prezzo del biglietto dev'essere effettuato all'atto della consegna e non è accettato se non nelle specie di valuta stabilite dall'allegato 8 alle Condizioni e tariffe pei trasporti delle cose (edizione 1° gennaio 1922).

I biglietti vengono tenuti a disposizione di chi li ha richiesti, per un periodo di quindici giorni a decorrere dalla data in cui incomincia la validità dei biglietti stessi, dopodichè l'importo relativo viene accreditato secondo quanto previsto alla Parte II (articolo 7).

9. - *Formato e colore dei biglietti.*

La copertina di colore bleu-chiaro dei biglietti vale per tutte le classi.

Le due prime pagine della copertina, che contengono gli estremi del biglietto, sono stampate in italiano, francese, inglese, olandese e tedesco; le altre due pagine, che contengono l'estratto delle condizioni di trasporto, sono stampate nella lingua del paese che rilascia il biglietto e in francese.

Digitized by Google

I tagliandi sono per percorsi fissi o facoltativi, secondo che portano stampate o manoscritte le indicazioni del numero di serie, della stazione iniziale e di quella terminale del percorso. Su di essi non devesi indicare il prezzo relativo.

I tagliandi sono dei seguenti colori:

giallo per la 1ª classe delle ferrovie, vetture e per la 1ª classe dei piroscafi marittimi;

verde per la 2ª classe delle ferrovie e vetture, per le vetture che portano una sola classe, per la 2ª classe dei piroscafi marittimi e per la 1ª classe dei piroscafi lacuali o fluviali;

bruno per la 3ª classe delle ferrovie e vetture, per la 3ª classe dei piroscafi marittimi e per la 2ª classe dei piroscafi lacuali o fluviali.

I tagliandi per percorsi che possono essere effettuati facoltativamente in ferrovia o in piroscafo, sono del colore adottato per la classe delle ferrovie.

I tagliandi per i percorsi da effettuarsi esclusivamente con piroscafi o con veicoli stradali, portano rispettivamente come distintivo il disegno di un piroscafo e l'indicazione « percorso in piroscafo » o il disegno di una vettura con l'indicazione « percorso in vettura ».

10. — *Autenticazione dei biglietti.*

Perchè la copertina e i tagliandi possano essere ritenuti validi, debbono portare il bollo a secco dell'Amministrazione emittente. Su ogni biglietto deve risultare la data di decorrenza indicata col torchietto perforatore in modo da attraversare tanto la copertina quanto i tagliandi inseriti.

Sulla copertina deve inoltre risultare la firma del viaggiatore.

11. — *Composizione dei biglietti.*

I tagliandi debbono essere riuniti — a cura dell'Ufficio che rilascia il biglietto — nell'ordine indicato nella domanda e fissati poi alla copertina a mezzo di due punti metallici.

Sulla copertina, negli spazi opportunamente disposti, deb-

Digitized by Google

bono essere completate a mano e con inchiostro le indicazioni relative:

1°) al quantitativo di giorni per cui è valido il biglietto:

2°) alla data di scadenza della validità stessa;

3°) al prezzo del biglietto, che deve essere espresso in franchi francesi e in lire italiane, con il tasso del cambio giornaliero preso di base per la conversione dei franchi in lire.

Per i ragazzi dai tre agli otto anni, i quali pagano metà tariffa, viene rilasciato un biglietto eguale a quello per adulti, ma sull'angolo superiore destro della copertina e di tutti i tagliandi bisogna apporre un bollo con la seguente dicitura:

Ragazzo	Enfant
Child	Kind

12. — *Validità dei biglietti.*

La validità dei biglietti è fissata come segue (1):

45 giorni	se la somma dei percorsi indicati sui tagliandi è	da 500 a 1000 chilometri
60 »		» 1001 » 3000 »
90 »		» 3001 » 5000 »
120 »		superiore ai 5001 »

La validità decorre dal giorno (questo compreso) indicato come inizio del viaggio dal viaggiatore sulla domanda del biglietto e risultante sul biglietto dal timbro a perforazione dell'ufficio di emissione *e scade alla mezzanotte dell'ultimo giorno, nè può in alcun caso essere prorogata.*

Le distanze afferenti ai percorsi di congiunzione non sono computate agli effetti della determinazione della validità del biglietto.

(1) In linea eccezionale i percorsi dell'Amministrazione delle Poste svizzere non vengono computati agli effetti della determinazione della validità dei biglietti.

Digitized by Google

13. — *Utilizzazione dei biglietti.*

Il viaggio può essere incominciato in qualunque giorno entro il periodo di validità del biglietto.

Tanto al principio del viaggio quanto ad ogni ripresa dello stesso, dopo una fermata (art. 15), non è necessaria la vidimazione dei biglietti sui percorsi italiani e svizzeri.

Nei biglietti circolari di andata-ritorno e in quelli composti in parte di percorsi circolari ed in parte di percorsi di andata-ritorno, il viaggiatore può iniziare e terminare il viaggio ad una stazione intermedia del percorso riferentesi al primo tagliando: in tal caso il biglietto deve essere preventivamente sottoposto al visto del capo-stazione della stazione di partenza, il quale deve apporre sul tagliando l'annotazione « *Viaggio incominciato a* . . . . . . *in direzione di* . . . . ».

Il tagliando portante detta annotazione deve quindi essere lasciato attaccato al biglietto per essere poi ritirato a viaggio compiuto.

Dopo ritirato il biglietto non è ammesso di introdurvi nuovi tagliandi, nè di sostituire con altri quelli che già vi si trovano.

I tagliandi devono essere utilizzati nello stesso ordine nel quale sono inseriti nel biglietto. Però, nel caso di viaggio circolare, è ammesso che i tagliandi vengano utilizzati anche in ordine inverso a quello di iscrizione, purchè nell'itinerario del biglietto non siano compresi tagliandi valevoli per un solo senso, o percorsi di congiunzione di eguale specie. Se più percorsi circolari o di andata-ritorno o di diramazione irradiano da una stessa stazione, il viaggiatore è libero di compiere tali percorsi nell'ordine che preferisce.

Supposto che venga chiesto, per un viaggio avente origine da Roma, il seguente itinerario:

Roma - Napoli - Roma - Bologna - Roma - Modane confine - Modane - Belfort - Modane - Modane confine - Roma;

i tagliandi dovranno essere situati nel biglietto nell'ordine suaccennato in base alla richiesta del viaggiatore. Questi però può iniziare il viaggio per Bologna anzichè per Napoli e recarsi poi in questa seconda città per ritornare a Roma, d'onde proseguire per Modane, ecc.

Digitized by Google

Supposto altresì il seguente itinerario: Milano - Torino - Alessandria - Mortara - Milano - Venezia - Bologna - Milano - Iselle confine - Vallorbe frontière - Parigi - Vallorbe frontière - Iselle confine - Milano;

il viaggiatore può modificare l'ordine dell'itinerario recandosi prima a Venezia passando per Bologna e ritornando a Milano per la via di Verona o viceversa, per poi recarsi a Torino passando per Novara e ritornando a Milano per la via di Alessandria o viceversa, e poi continuare il viaggio per Iselle, ecc.

Similmente un viaggiatore che provenga dall'estero munito di biglietto combinabile predisposto per il seguente itinerario: Basilea - Chiasso - Milano - Verona - Venezia - Bologna - Milano - Genova - Firenze - Genova - Milano - Chiasso - Basilea:

potrà, giunto a Milano, in luogo di recarsi a Venezia per la via di Verona secondo la disposizione dei tagliandi, seguire la via di Bologna e ritornare da Venezia per la via di Verona, oppure effettuare il viaggio di andata-ritorno Milano - Genova - Firenze prima del circolare di diramazione Milano - Venezia - Bologna - Milano o viceversa.

14. — *Ritiro dei tagliandi.*

I tagliandi devono essere staccati dal biglietto soltanto dal personale di servizio. *Il personale deve usare la massima attenzione nello stacco dei tagliandi, onde evitare di ritirare quelli concernenti percorsi non ancora effettuati, tenuto conto specialmente delle precitate facoltà di inversione di itinerario di cui al precedente art.* 13.

I tagliandi presentati disgiunti dalla copertina sono considerati nulli e ritirati se il viaggiatore non può nello stesso tempo presentare la copertina del biglietto e gli altri tagliandi relativi ai percorsi non effettuati.

15. — *Fermate nelle stazioni intermedie.*

I viaggiatori hanno il diritto di fermarsi:

a) in Italia ed in Svizzera in tutte le stazioni del percorso senza formalità;

Digitized by Google

b) nel Belgio nelle stazioni indicate sui tagliandi, senza formalità e in tutte le altre stazioni del percorso dietro semplice visto del capo stazione o del suo delegato;

c) in Inghilterra, in Francia, in Olanda e nel Gran Ducato di Lussemburgo nelle stazioni estreme di ogni percorso senza formalità e in tutte le altre stazioni del percorso alla condizione di far timbrare il biglietto dalla stazione di fermata, subito dopo l'arrivo e prima di uscire dalla stazione;

d) in Danimarca:

1°) quando la lunghezza complessiva dei percorsi indicati sui tagliandi è inferiore o eguale a 225 chilometri, a tutte le stazioni del percorso alla condizione di far timbrare il biglietto dalla stazione di fermata, subito dopo l'arrivo;

2°) quando la lunghezza del percorso indicato sul tagliando è superiore a 225 chilometri, alle sole stazioni indicate sul tagliando, senza formalità, esclusa qualsiasi altra fermata.

Salvo le eccezioni indicate nella nomenclatura alfabetica, i percorsi in piroscafo o in vetture devono essere compiuti senza fermate.

Il viaggiatore che interrompa il viaggio in una stazione intermedia, deve poi riprendere il viaggio o dalla stazione in cui si è fermato o da una stazione seguente situata nell'itinerario già iniziato. In quest'ultimo caso il viaggiatore perde ogni diritto al percorso non effettuato.

La durata delle fermate è illimitata entro il periodo di validità del biglietto.

16. — *Cambio di classe.*

I viaggiatori che desiderano prendere posto in classe superiore per il percorso di un tagliando del biglietto od anche di una sola parte del percorso del tagliando stesso, devono pagare la differenza fra il prezzo di un biglietto di corsa semplice a tariffa ordinaria della classe cui dà diritto il biglietto in loro possesso e quella d'un biglietto di corsa semplice — pure a tariffa ordinaria — della classe superiore che si vuole occupare, computata per il percorso pel quale si chiede il cambio di classe.

Se il tagliando è valido per un itinerario di forma tale da

Digitized by Google

non potervi applicare la tariffa differenziale *A*, si dovrà scindere l'itinerario pel quale è da calcolarsi il supplemento, in tante tratte quante saranno necessarie onde poter applicare la tariffa stessa e stabilire poi le differenze corrispondenti ad ogni tratta.

Così ad esempio: Un viaggiatore, in possesso di un biglietto combinabile internazionale comprendente il tagliando delle Ferrovie dello Stato di II cl. Serie 8687 (Modane frontiera-Ventimiglia frontiera, via Torino, Milano-Trieste Firenze-Napoli-Pisa-Genova) che desidera effettuare in I cl. il percorso Firenze-Napoli-Genova dovrà pagare la differena fra i biglietti di I e II cl. per i percorsi Firenze-Napoli e Napoli-Genova e cioè:

Firenze-Napoli Km. 565 prezzo di I cl. L. 213.—; di II cl. L. 133.80 = Differenza . . . . L. 79.20

Napoli-Genova Km. 743 prezzo di I cl. L. 245.80; di II cl. L. 154.— = Differenza . . . . » 91.80

Diritto fisso . . . . » 1.—

Addizionale . . . . » 0.05

Totale della esazione suppletiva . . . L. 172.05

17. — *Ragazzi*.

a) i ragazzi di età al di sotto dei tre anni sono trasportati gratuitamente, senza diritto al posto;

b) i ragazzi di età compresa fra i tre e gli otto anni e quelli di età inferiore ai tre anni, per i quali viene richiesto un posto apposito, sono trasportati a metà tariffa;

c) al disopra degli otto anni i ragazzi pagano tariffa intera.

18. — *Prezzi*.

I prezzi dei singoli percorsi sono indicati nel fascicolo III - Nomenclatura numerica dei percorsi (Nomenclature numérique des parcours) nella moneta del paese a cui ogni percorso appartiene.

Per i percorsi italiani i prezzi sono calcolati in base alla tariffa normale per treni diretti od alla tariffa differenziale *A* a seconda della lunghezza dei percorsi.

Nei prezzi per i percorsi italiani sono già compresi gli aumenti di tariffa, il diritto fisso e la tassa addizionale pro-mutilati di centesimi cinque.

Digitized by Google

19. — *Divieto di cessione del biglietto.*

Il biglietto è personale e non è quindi cedibile.

Il viaggiatore deve apporre la propria firma in inchiostro sulla copertina del biglietto prima di incominciare il viaggio, ed è tenuto pure a ripetere la propria firma ad ogni richiesta del personale addetto alla controlleria. Se la firma manca nel biglietto, il personale deve invitare il viaggiatore a riparare immediatamente all'omissione.

Il biglietto utilizzato illecitamente viene ritirato ed il portatore considerato come sprovvisto di biglietto.

20. — *Rimborso del prezzo dei biglietti.*

In caso di perdita del biglietto, di abbandono od interruzione del viaggio per cause di cui le Amministrazioni non sono responsabili, queste non sono tenute ad alcun rimborso per i percorsi non effettuati.

21. — *Bagagli.*

In base al suo biglietto il viaggiatore è ammesso a far spedire il suo bagaglio, per relazioni comprese nell'itinerario del biglietto stesso, sia in servizio interno di ciascuna amministrazione, sia in servizio diretto internazionale, nei limiti, in quest'ultimo caso, delle corrispondenze previste dalle tariffe relative ai singoli servizi.

Il viaggiatore deve conformarsi, sotto la sua intera responsabilità, alle prescrizioni in materia di dogana, di sanità e di polizia per quanto riguarda la visita dei suoi bagagli e deve inoltre presenziare a tali visite, salvo le eccezioni ammesse dai relativi regolamenti.

22. — *Condizioni generali.*

Il trasporto dei viaggiatori, in quanto non è diversamente stabilito dalle precedenti disposizioni, è regolato, su ogni territorio, dalle disposizioni legislative e dai regolamenti vigenti per il servizio interno di ogni Amministrazione.

Digitized by Google

PARTE II.

Norme contabili.

1. — *Compilazione della domanda e computo del prezzo del biglietto.*

L'agente incaricato della tassazione del biglietto deve compilare la parte destra della domanda presentata dal viaggiatore (Mod. Ci 239), eseguendo le operazioni di cui appresso:

1°) riportare, corrispondentemente all'indicazione di ciascun percorso, il prezzo relativo, espresso nella valuta nazionale del paese cui si riferisce il percorso stesso, nelle separate colonne opportunamente predisposte e sommare i prezzi di ciascuna colonna;

2°) convertire in franchi francesi i totali di ciascuna colonna non espressi in tale moneta ad eccezione delle lire, ad un cambio convenzionale (fissato quindicinalmente dall'amministrazione gerente, su una media dei corsi quotati alla Borsa di Parigi) e sommare poi i totali delle singole colonne;

3°) convertire tale prezzo complessivo in valuta italiana al nostro cambio giornaliero. I prezzi relativi ai percorsi italiani non devono essere convertiti in franchi francesi, ma aggiunti a quelli dei percorsi esteri dopo convertiti in lire.

Sulla copertina del biglietto deve essere riportato il prezzo complessivo in lire.

2. — *Contabilizzazione del diritto fisso.*

All'atto del ricevimento della domanda le stazioni ed Uffici (art. 5 parte 1) devono incassare il diritto fisso di L. 8, di cui all'art. 7 della parte 1ª, emettendo un biglietto speciale « Mod. Ci 203 *ter* » per diritti fissi, come si trattasse di un biglietto di abbonamento, con l'avvertenza di indicare a penna, in ambo le sezioni, che riferiscesi a biglietto combinabile internazionale.

La sezione inferiore del biglietto « Ci 203 *ter* » deve allegarsi alla domanda, nello stesso modo praticato pei biglietti di abbonamento.

Gli uffici di distribuzione dei biglietti combinabili, anche per quelli venduti da essi direttamente ai viaggiatori, devono regolarsi, per quanto riguarda il diritto fisso, nello stesso modo che

Digitized by Google

le stazioni richiedenti, cioè dovranno emettere il biglietto « Mod. Ci 203 *ter* » relativo, da contabilizzarsi nei prospetti del servizio interno, indipendentemente dalla contabilizzazione del biglietto combinabile.

La contabilizzazione dei biglietti « Ci 203 *ter* », deve farsi nel prospetto XVII del servizio interno (Mod. 213-*A*).

Gli uffici di distribuzione, ai quali spetta il compenso di L. 8 per ciascun biglietto emesso, sono autorizzati ad accreditarsi sul conto corrente dell'importo corrispondente al quantitativo dei biglietti emessi durante il mese, sotto l'apposita voce da intestarsi a mano « Compenso per l'emissione di n. ..... biglietti combinabili internazionali ».

3. — *Trasmissione delle domande agli uffici di distribuzione.*

Le domande ricevute dalle stazioni devono essere inoltrate, corredate della sezione inferiore del mod. Ci 203 *ter* di cui al punto precedente, al competente ufficio di distribuzione col primo treno utile, ed in via di semplice corrispondenza in busta, con l'indicazione esterna « Combinabili Internazionali » ed indirizzata al Capo Stazione di . . . . per l'Ufficio di distribuzione di . . . .

Le stazioni debbono registrare, in un fascicolo che all'uopo formeranno, le domande ricevute ed inoltrate all'Ufficio di distribuzione della propria giurisdizione.

4. — *Invio dei biglietti alle stazioni richiedenti o designate per la consegna* (1).

Gli uffici di distribuzione, accertato il regolare pagamento del diritto fisso, mediante la presenza del biglietto « Mod. Ci 203 *ter* » relativo, come è detto al precedente punto 2°, rimettono in piego raccomandato, alle stazioni richiedenti o designate, i biglietti combinabili preparati in conformità alle indicazioni contenute nella domanda.

L'invio dei biglietti da farsi in piego raccomandato con mod.

(1) Le stazioni designate per la consegna possono essere esclusivamente quelle elencate nell'O. S. 48/1923.

Digitized by Google

G-75, pel tramite della stazione ove ha sede l'Ufficio di distribuzione, dovrà essere scortato dalla ricevuta « Mod. Ci 247 » da includersi nel piego, nello stesso modo che si usa per i biglietti di abbonamento.

Il « Mod. Ci 247 », col quale gli Uffici di distribuzione accompagnano il biglietto, deve portare le seguenti indicazioni:

a) il numero della copertina;

b) il nome e cognome del viaggiatore ;

c) l'importo complessivo del biglietto in lire italiane, compresa la addizionale, (escluso il diritto fisso di L. 8 già riscosso e contabilizzato col mod. Ci 203-*ter* come sopra è detto), esponendo separatamente, per norma, anche l'importo in franchi francesi delle quote estere al netto dell'aggio.

Il predetto mod. Ci 247 deve essere compilato col sistema a decalco, in tre esemplari, di cui uno da conservarsi in atti dall'Ufficio emittente, uno da inviarsi al Controllo quale allegato al mod. Ci 248 ed uno che deve scortare il biglietto.

Della copia che va alla stazione richiedente o designata, il tagliando superiore rimane alla stazione; quello inferiore deve invece essere restituito immediatamente all'Ufficio, il quale, non ricevendolo entro cinque giorni, deve sollecitarne la restituzione, iniziando poi, se del caso, pronte indagini per conoscere la sorte toccata ai relativi biglietti.

5. — *Contabilizzazione dei biglietti.*

Gli uffici di distribuzione devono contabilizzare tutti i tagliandi emessi, sugli appositi prospetti « Mod. Ci 250 *A* (1) e 241 », utilizzando il primo per i tagliandi italiani, il secondo per quelli esteri, tenendo questi ultimi distinti fra le diverse Amministrazioni. Il mod. Ci 241 deve essere compilato in duplice copia, a decalco.

Sui Mod. 250 *A* e 241 l'importo unitario per ciascuna tratta (italiana od estera) deve essere esposto riportando quello risultante dalla « Nomenclatura ». I prezzi in franchi francesi, saran-

(1) Il mod. Ci 250 B rimane abrogato.

Digitized by Google

no contabilmente considerati come se fossero lire italiane. La conversione delle diverse valute in « franchi » deve farsi sugli importi complessivi quindicinali di ciascuna amministrazione, in base al corso di cambio stabilito.

Gli Uffici di distribuzione devono portare in conto l'importo complessivo dei biglietti combinabili nell'ultima pagina del Riepilogo Generale « Mod. Ci 212, sotto la voce, da intestarsi a penna, « *g*) BIGLIETTI COMBINABILI INTERNAZIONALI », indicandolo al netto dell'importo dell'addizionale « pro-mutilati », che verrà esposto separatamente ed in cifra complessiva.

Gli uffici di distribuzione, che prendono a debito l'importo di tutti i tagliandi emessi, si accreditano poi sul riepilogo mod. Ci 302, quadro C bis dell'importo, compreso l'aggio, di quelli inviati alle stazioni, allegando a detto riepilogo, a giustificazione delle partite iscrittevi, tanti elenchi mod. Ci 248, compilati in duplice copia col sistema a decalco, quante sono le stazioni che ne hanno fatto richiesta, e corredati delle relative distinte mod. Ci 247.

Le stazioni che ricevono i biglietti devono restituire col primo treno utile all'ufficio di emissione il tagliando inferiore del mod. Ci 247, trattenendo in atti il tagliando superiore.

Scritturano, poi di volta in volta, sullo scartafaccio e sul mod. Ci 210 l'importo complessivo delle distinte Ci 247, facendo figurare i singoli importi, fino a che non siano incassati, in rimanenza fra i titoli da liquidare.

Alla chiusura del periodo contabile (mese o bimestre) registrano sull'apposito riassunto mod. Ci 258 in ordine di data di ricevimento, l'ammontare complessivo di ogni singola distinta Ci 247 pervenute fino all'ultimo giorno del periodo contabile, compresi quindi i biglietti non ancora ritirati dai viaggiatori, il cui importo è da portarsi in rimanenza fra i titoli da regolarizzare.

6. — *Riscossione dei prezzi e contabilizzazione dell'aggio.*

Quando il pagamento viene effettuato intieramente in valuta italiana, la differenza riscossa a titolo di aggio sulle quote relative ai percorsi esteri viene assunta a debito sul «Mod. Ci 303 *bis*» (appositamente istituito per essere distinto dal 303, riflettente gli altri servizi diretti internazionali).

Digitized by Google

Se il viaggiatore offrisse in pagamento delle quote estere valuta francese, a giustificazione della mancata riscossione dell'aggio, dovrà essere fatta opportuna scritturazione nella colonna 5 del Mod. « Ci 303 *bis* ».

Quando il biglietto viene inviato, per la consegna, ad una stazione richiedente o designata, l'Ufficio di distribuzione si addebita, senz'altro, sul « Mod. 303 *bis* » anche dell'aggio, e la stazione ricevente assume a debito l'intiero importo, compreso l'aggio, salvo ad accreditarsi di quest'ultimo nel caso che venisse offerta in pagamento valuta francese.

In tal caso l'accreditamento verrà giustificato sul Mod. « Ci 303 *bis* » sotto la voce « Credito per aggio non riscosso » (colonna 10) ed il totale di detta colonna sarà da riportarsi nel Mod. C 302 - quadro C *bis* - con apposita annotazione.

7. — *Biglietti non ritirati.*

I biglietti per qualsiasi causa rifiutati, e quelli non ritirati entro i 15 giorni (Parte I, art. 8), dovranno essere annullati e rimessi in piego raccomandato al Controllo Viaggiatori e Bagagli, accreditandosi sul Mod. Ci 302 dei relativi importi espressi in lire compreso l'aggio.

8. — *Controlleria.*

Gli agenti delle stazioni e dei treni addetti alla controlleria si atterranno alle stesse norme in uso per altre categorie di biglietti in quanto si tratti delle condizioni comuni, cioè: validità, percorrenza, irregolarità, ecc.

Nelle perforazioni di controlleria sono da osservarsi le disposizioni seguenti:

All'inizio dell'uso di un tagliando gli agenti addetti al servizio delle sale ed eventualmente anche i controllori ed il personale viaggiante, devono forarlo nell'angolo superiore destro. Nelle successive controllerie i controllori e gli agenti addetti alla controlleria dei treni, devono praticare, nei tagliandi a serie fissa, le forature nelle caselle apposite sul nome della stazione oltrepassata, come segno di annullamento di percorso già compiuto. Nei tagliandi facoltativi la foratura verrà fatta nelle caselle apposite

Digitized by Google

sul numero dei chilometri che il viaggiatore ha già percorsi. Nessuna foratura deve essere praticata sul biglietto per le fermate intermedie.

ESEMPIO: *a*) Eseguendosi la controlleria fra Firenze e Arezzo ad un tagliando a serie fissa pel percorso Milano-Roma, la perforazione a cura del personale del treno sarà praticata sul nome della stazione di Firenze, già oltrepassata.

b) Eseguendosi invece la controlleria fra Foggia e Barletta ad un tagliando facoltativo valevole per il percorso Bologna-Brindisi, la perforazione dovrà essere praticata alla casella indi nte km. 600.

Durante la controlleria in nessun caso si dovrà forare la copertina del biglietto.

9. — *Ritiro dei tagliandi.*

I tagliandi devono essere ritirati al termine del percorso per il quale sono validi. Di massima il ritiro deve aver luogo a cura della stazione terminale.

Peraltro, quando il viaggiatore non si fermasse in detta stazione e proseguisse il viaggio utilizzando il tagliando successivo, il ritiro dei tagliandi relativi ai percorsi compiuti, deve farsi sui treni a cura degli agenti incaricati della controlleria.

La matrice di ogni tagliando deve essere lasciata sempre unita alla copertina.

I tagliandi ritirati dalle stazioni sono da inviarsi *in piego speciale* al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze (Reparto 7°).

I tagliandi ritirati sui convogli devono essere consegnati per l'invio al detto Controllo:

a) dai Controllori, alla stazione nella quale effettuano il versamento giornaliero;

b) dagli altri agenti addetti alla controlleria, alla stazione nella quale ha termine il loro servizio.

Stante la possibilità di utilizzare i tagliandi in senso inverso, ovvero di invertire l'ordine dei viaggi (parte I, art. 13), *si fa ancora speciale raccomandazione di usare la massima attenzione nello stacco dei tagliandi, per evitare il ritiro di quelli non ancora utilizzati.*

10. — *Copertina.*

Al compimento del viaggio, dovrà essere ritirato dal biglietto l'ultimo tagliando insieme alla copertina.

Digitized by Google

INDICE

PARTE I.

Condizioni di trasporto e norme per il servizio dei biglietti.

1. Formazione degli itinerari.
2. Percorso minimo - Continuità dell'itinerario.
3. Classi delle vetture e posti sui piroscafi.
4. Accesso ai treni, piroscafi e veicoli stradali.
5. Uffici incaricati della preparazione dei biglietti e stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti.
6. Domande dei biglietti.
7. Diritto fisso.
8. Consegna dei biglietti.
9. Formato e colore dei biglietti.
10. Autenticazione dei biglietti.
11. Composizione dei biglietti.
12. Validità dei biglietti.
13. Utilizzazione dei biglietti.
14. Ritiro dei tagliandi.
15. Fermate nelle stazioni intermedie.
16. Cambio di classe.
17. Ragazzi.
18. Prezzi.
19. Divieto di cessione del biglietto.
20. Rimborso del prezzo dei biglietti.
21. Bagagli.
22. Condizioni generali.

PARTE II.

Norme contabili.

1. Compilazione della domanda e computo del prezzo del biglietto.
2. Contabilizzazione del diritto fisso.
3. Trasmissione delle domande agli Uffici di distribuzione.
4. Invio dei biglietti alle stazioni richiedenti e designate per la consegna.
5. Contabilizzazione dei biglietti.
6. Riscossione dei prezzi e contabilizzazione dell'aggio.
7. Biglietti non ritirati.
8. Controlleria.
9. Ritiro dei tagliandi.
10. Copertina.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 127.

Trasformazione dei Magazzini Approvvigionamenti di Lucca e di Foligno in magazzinetti di officina a scorta mobile.

(Vedi Ordine Generale n. 6-1914; Ordine di servizio n. 392-1914; Ordine di servizio n. 10-1920; Ordine di servizio n. 103-1922).

A datare dal 1° ottobre p. v. i Magazzini Approvvigionamenti di Lucca e di Foligno restano soppressi. Cessa pertanto la competenza di giurisdizione prevista pel Magazzino di Foligno nelle aggiunte e modificazioni apportate nel 1918 al fascicolo « Circoscrizione dei Magazzini », allegato all'Ordine di Servizio n. 392-1914 e, a modificazione di quanto fu disposto con l'Ordine di servizio n. 103-1922, viene ripristinata la competenza del Magazzino di Ancona per la somministrazione al Deposito Locomotive di Terni delle materie di consumo di cui la colonna 3, pag. 18 del fascicolo suddetto.

Con la stessa data 1° ottobre p. v. e con elementi tratti dai sopprimendi Magazzini di Lucca e di Foligno, viene costituito in ciascuna delle dette località un magazzinetto a scorta mobile, annesso rispettivamente all'Officina del materiale mobile di Lucca ed all'Officina Locomotive di Foligno, con incarico di provvedere alle somministrazioni interessanti le Officine stesse, nonchè gli altri Impianti di Foligno (Deposito Locomotive e Squadra di rialzo) dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, ed altresì alle eventuali somministrazioni di materiali alle Ditte riparatrici di rotabili per conto della nostra Amministrazione, poste sotto la sorveglianza delle Officine suddette.

I Magazzinetti annessi alle Officine di Lucca e di Foligno avranno — a loro volta — come base di rifornimento il Magazzino di Firenze, il primo, ed il Magazzino di Ancona, il secondo, ai quali magazzini faranno capo, rispettivamente, le ripetute officine anche per i versamenti o per le vendite dei materiali fuori uso.

Con apposite disposizioni d'ordine interno, e di comune intesa, i Servizi interessati stabiliranno le modalità di esecuzione del prov-

Digitized by Google

vedimento riguardo ai conseguenti movimenti di scorte e di personale, e concreteranno precise norme circa il funzionamento dei costituendi Magazzinetti ed i loro rapporti coi Magazzini di Firenze e di Ancona e col Riparto Approvvigionamenti di Firenze, analogamente a quanto è già stato praticato per i Magazzini di Siena e di Voghera, soppressi rispettivamente con gli Ordini di servizio n. 72-1923 e n. 109-1923.

Ordine di servizio N. 128.

Costituzione dei Reparti Approvvigionamenti di Verona - Firenze - Napoli - Palermo.

In ordine all'articolo 7 della Deliberazione 27 giugno 1923, n. 1276, di S. E. il Commissario straordinario, col 1° ottobre 1923 vengono costituiti i Reparti Approvvigionamenti di Verona, Firenze, Napoli e Palermo.

A far tempo, perciò, da quest'ultima data, gli Ispettorati di Reparto del Servizio Approvvigionamenti che attualmente hanno giurisdizione nelle circoscrizioni dei Compartimenti di Venezia, Trieste, Firenze, Ancona, Napoli, Reggio Calabria, Bari e Palermo debbono ritenersi sciolti e sostituiti dai nuovi Reparti Approvvigionamenti sopra indicati, giusta l'art. 4 della Deliberazione sopra richiamata e conforme alle istruzioni che a ciascun Dirigente di Riparto, designato dal Servizio Approvvigionamenti, verranno impartite dal Servizio stesso.

Dalla stessa data 1° ottobre 1923 e per tutto ciò che riguardo la gestione che ha inizio dal mese contabile di ottobre 1923 in poi, per i Magazzini, Depositi Combustibili, autonomi ed aggregati, Agenzie Marittime, Fabbriche Mattonelle ed Agenzie Carboni di confine, comprese nelle circoscrizioni dei quattro Reparti in parola,

Digitized by Google

nonchè per quanto riguarda i rapporti che attualmente sussistono fra i diversi Servizi e l'Ufficio 11° Approvvigionamenti di Torino, valgono le disposizioni contenute nei comma *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'ordine di servizio n. 83-1923, adattando naturalmente le disposizioni stesse alla circoscrizione di ciascuno dei nuovi Reparti.

Rimane pertanto modificato l'ultimo alinea dell'ordine di servizio suddetto, nel senso che i Magazzini, i Depositi Combustibili (per la gestione contabile di pertinenza del Servizio Approvvigionamenti) e le Agenzie dei costituendi Reparti Approvvigionamenti di Verona, Firenze, Napoli e Palermo, per tutto quanto riguarda la gestione dell'Esercizio 1922-1923 e quella del 1° trimestre 1923-1924, seguiteranno a rivolgersi all'attuale Ufficio 11° (Stralcio) di Torino, al quale resta affidato l'incarico di ultimare entro il corrente mese di settembre tutte le operazioni inerenti alla gestione dell'esercizio 1922-923, ed entro la prima quindicina di novembre le operazioni riguardanti le unità dei costituendi Reparti e che si riferiscono alla gestione del 1° trimestre 1923-1924.

Col 16 novembre p. v. il detto Ufficio 11° (Stralcio) resta definitivamente soppresso.

Il Reparto Approvvigionamenti di Torino assume la custodia delle pratiche e dei documenti (da tenersi in archivio per il periodo di tempo prescritto) del sopprimendo Ufficio 11°, e resta incaricato di trattare le eventuali pendenze che al 15 novembre c. a. potessero restare in corso o sorgere per operazioni attinenti alla gestione tenuta dal ripetuto Ufficio 11°.

Ordine di servizio N. 129.

Stampa biglietti a cartoncino.

A far tempo del 1° ottobre p. v., la Stamperia dei biglietti a cartoncino delle ferrovie dello Stato, attualmente gestita dal Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, sarà ceduta in appalto alla Ditta Giovanni Colombo di Roma.

Digitized by Google

Con riserva di indicare la data dalla quale le stazioni ed Agenzie dovranno trasmettere direttamente alla prefata Ditta le richieste di biglietti mod. C. I-206, si prescrive che frattanto continuino ad inviarle al Controllo anzidetto, al quale dovranno altresì essere restituite, sempre in via transitoria, le richieste quietanzate, nonchè segnalate tutte le eventuali irregolarità riscontrate nella stampa dei biglietti.

La Ditta Colombo è quindi per il momento incaricata della stampa dei biglietti e delle relative spedizioni, le quali saranno dal 1° ottobre p. v., effettuate dalla stazione di Roma Termini e conseguentemente le cassette di ferro all'uopo utilizzate dovranno dalle stazioni ed Agenzie essere rispedite con urgenza al seguente indirizzo « Stamperia biglietti ferrovie dello Stato (Ditta Colombo) Roma Termini ».

Niente è variato per quanto riguarda le forniture dei biglietti a foglietto, a libretto od a fascicolo, le quali continueranno ad essere effettuate integralmente dal Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

A questo proposito si rammenta di osservare scrupolosamente la disposizione di compilare separatamente le richieste dei biglietti di tale specie.

Si dispone infine che le spedizioni in servizio di biglietti di viaggio debbano essere inoltrate con tutti i treni viaggiatori utili, compresi i diretti e i direttissimi.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 49.

Gestione pubblicità commerciale nelle carrozze ferroviarie.

Si comunica per opportuna notizia che, a far tempo dal 24 novembre 1923, la « S. I. A. T. » - Società Italiana Affissioni Torino - (Via Roma, n. 43) ha assunto la gestione della pubblicità commerciale dei terzi nelle carrozze ferroviarie.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Parte II — N. 39 — 27 settembre 1923.

Circolare N. 13[V]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore **17** del giorno **15 ottobre c. a.** estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così

Digitized by Google

non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze e i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il **31 Ottobre,** comunicheranno all'Ufficio Circolazione Veicoli il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CR
Clz 44.278 - 44.490 - 44.497 - 44.518 - 44.521 - 44.553 - 44.595 44.598 - 44.601.

Bagagliai.

CR
DI 87.269 - 87.665 - 87.674 - 87.678.

Carri.

F 130.284 - 130.288 - 130.291 - 130.295 - 130.299 - 130.861 - 130.885 - 130.889 - 130.894 - 130.896 - 130.898.

Ltm 443.324 - 443.330 - 443.340 - 443.345.

Poz 695.088 - 695.455.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il Direttore Generale - ALZONA.

Sentenza

Militare in servizio - Sinistro ferroviario - Pensione privilegiata - Improcedibilità dell'azione per il risarcimento danni.

Gli aventi causa da un militare morto in servizio a causa di un disastro ferroviario non possono avanzare domanda alcuna di risarcimento per i danni subiti, sino a quando non abbiano dimostrato che la Corte dei Conti ha loro negata la pensione privilegiata.

CORTE DI APPELLO DI ANCONA 11-21 luglio 1923. — *Pres.* Campili. - *Est.* Rebuttati. - Ferrovie dello Stato contro Perillo.

Omissis.

DIRITTO.

Dinanzi il Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie aveva preliminarmente opposto che la domanda spiegata dalla ved. Villani è, almeno allo stato degli atti, improponibile, perchè al momento del disastro, Luigi Villani era ancora militare e quindi ricorre nel caso in esame l'applicazione del decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1538, il quale interpretando autenticamente le disposizioni del testo unico di legge sulle pensioni approvato con R. D. 21 febbraio 1895, n. 70, stabilì che con le norme in questa legge contenute e con quelle successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate, si intende completamente regolato qualsiasi diritto dell'impiegato civile o militare che in occasione e nell'esercizio delle sue funzioni abbia riportato ferite o contratto infermità, che lo rendano inabile ad ulteriore servizio e quello degli aventi diritto in caso di morte dell'impiegato in ser-

Digitized by Google

vizio od in conseguenza del servizio stesso, qualunque sia la causa dell'infortunio.

Controreplicò la difesa della Perillo che il Villani era stato inviato in congedo il giorno precedente e che pertanto egli non era più militare; che in ogni caso poi non potrebbe qui invocarsi l'applicazione del citato decreto perchè il rapporto che lega il militare allo Stato, non è un rapporto di impiego, e perchè infine dalle circostanze stesse in cui il disastro avvenne, risulta non trattarsi di una di quelle ipotesi, nelle quali alla madre del militare potrebbe essere riconosciuto diritto a pensione.

Il Tribunale dimostrato come Luigi Villani al momento in cui rimase vittima del disastro aveva ancora la qualità di militare, giudicò che a buon diritto l'Amministrazione delle Ferrovie invocava l'applicazione del Decreto 21 ottobre 1915, dimostrando priva affatto di qualsiasi fondamento la seconda eccezione proposta dalla vedova Villani, dimostrando cioè che le disposizioni del citato Decreto si devono applicare non solo a quelli che sono legati allo Stato da un rapporto di impiego, ma pur a coloro che allo Stato sono legati da un rapporto di *servizio pubblico obbligatorio,* quale è il servizio militare.

Il Tribunale, infine, rilevando che non era affatto competente a stabilire se ricorrano o non le condizioni della legge previste per la concessione di pensioni privilegiate, statuì che solo quando la vedova Villani abbia dimostrato di avere regolarmente proposta la domanda per ottenere la pensione privilegiata, e che tale domanda è stata dall'autorità competente respinta, per modo che non è più il caso di invocare la applicazione del Decreto speciale di cui si è fatta parola, potrà addivenirsi da parte dell'autorità giudiziaria alla indagine se sussista o non per la morte di Luigi Villani una responsabilità per colpa della Ferrovia.

Giudicò quindi che, per intanto, l'istanza di risarcimento di danni della vedova Villani, non fosse proponibile, epperò allo stato degli atti la respinse.

Si duole l'appellante che il Tribunale abbia male interpretato ed applicato le leggi relative all'arruolamento del R. Esercito, e specialmente i paragrafi 936 e 947 del Regolamento 2 luglio 1890, n. 6952, sostenendo che il figlio era stato effettivamente congedato, e quindi aveva cessato di essere militare, il giorno

Digitized by Google

3 gennaio 1920; lamenta inoltre che il Tribunale abbia erroneamente interpretato ed applicato il D. L. 21 ottobre 1915, n. 1558, estendendo l'efficacia di esso anche al caso che l'infortunio avvenga per colpa di terzi; e sosteniamo che infine il Tribunale, avendo sospeso di decidere la causa in merito, avrebbe pur dovuto sospendere ogni decisione sulle spese.

Ravvisa la Corte priva di buon fondamento l'interposto appello. Infatti, quantunque nel foglio matricolare del caporale Luigi Villani sia stato scritto « congedato il 3 gennaio 1920 », tuttavia, come il Tribunale giudicò, deve ritenersi inesatta la troppo laconica iscrizione; il 3 gennaio 1920, il giovane non fu effettivamente congedato, ma soltanto « *inviato in congedo* » egli era congedando non era congedato.

Esattamente il Tribunale osservò che la qualità di militare non cessa al momento in cui il comandante del corpo, cui il militare appartiene, lo invia in congedo, ma quando le operazioni del congedamento *sono compiute,* ossia dal momento in cui il militare depone le *stellette*, le quali appunto rappresentano l'essenziale segno distintivo di chi ha l'onore di appartenere all'Esercito o all'Armata. Fino a quando il militare veste la divisa e porta le stellette, indubbiamente è militare e resta pur sempre soggetto e ai vincoli della disciplina e alla giurisdizione militare. Ciò si desume sicuramente dalle disposizioni che regolano le operazioni del congedamento citate nella sentenza del Tribunale (vedasi particolarmente il paragrafo 947 del Regolamento per l'esecuzione del T. U. delle Leggi sul reclutamento del R. Esercito, approvato con R. D. 2 luglio 1890, n. 6952) e sopra tutto si deduce in modo quanto mai certo dalla disposizione dell'art. 325 del Cod. Pen. per l'Esercito, nella specie quale è testualmente sancito che quanto ai sottufficiali, caporali e soldati e loro assimilati, non si intende cessata la giurisdizione militare se non dal momento in cui si saranno presentati all'Autorità locale del loro domicilio.

Inutilmente si adduce che i militari mobilitati a causa della guerra, al loro ritorno in paese non sempre effettivamente consegnarono al Sindaco le stellette (vedasi il certificato del Sindaco giovare l'addurre la mancata osservanza d'importanti disposidi Pietradefusi prodotto dalla vedova Villani), poichè a nulla può zioni regolamentari che avrebbe dovuto essere repressa. Comun-

que, per quanto riguarda il Villani che morì in viaggio, prima cioè che potesse, come prescrive il Regolamento, presentarsi al Sindaco, non si può senz'altro affermare che egli, pure mancando al suo dovere, non si sarebbe presentato.

Evidentemente adunque il Villani, che viaggiava in una tradotta militare, *con altri militari,* era pur sempre militare, e come tale soggetto e alla disciplina militare e alla giurisdizione militare. Non si può per vero ammettere che nelle tradotte militari viaggino persone non soggette alla disciplina e alla giurisdizione militare. Ond'è che ben giustamente il Tribunale ritenne che l'Amministrazione delle Ferrovie avesse diritto di invocare il D. L. 21 ottobre 1915, n. 1558, che, interpretando autenticamente la portata delle disposizioni vigenti in materia di pensioni privile giate, stabilì: (articolo unico) « con le disposizioni contenute nel « Testo Unico 21 febbraio 1895, n. 70, delle leggi sulle pensioni, « e con le norme successivamente emanate in materia di pensioni « privilegiate, si intende completamente regolato qualsiasi diritto « dell'impiegato civile o militare, che nell'esercizio o in occasione « delle sue funzioni, abbia riportato ferite o contratto infermità, « che lo rendano inabile ad ulteriore servizio, e quelli degli aventi « diritto in caso di morte dell'impiegato in servizio, o in conse- « guenza del servizio stesso, qualunque sia stata la causa dell'in- « fortunio ».

E non può essere dubbio che la trascritta disposizione, se pur accenna ad *impiegato* civile o *militare,* si riferisce come il Tribu nale esattamente dimostrò, (e su tal punto ormai non pare che l'appellante faccia questione), e agli impiegati civili ed a qualunque persona che sia vincolata da obblighi di servizio militare. Esattamente osservò il Tribunale che nella interpretazione di una disposizione di legge, più che al senso letterale delle parole debba darsi importanza allo scopo della norma ossia all'intendimento e allo spirito di essa. Dalla stessa intestazione del Decreto ben chiaro apparisce che esso fu promulgato per soddisfare alla necessità di interpretare la portata delle disposizioni del T. U. di legge approvato con R. D. 26 febbraio 1895, n. 70, e delle altre norme successivamente emanate in materia di pensioni privilegiate, con l'intendimento di tutelare il pubblico Erario e di impedire che oltre alla pensione privilegiata si potesse accampare

Digitized by Google

contro lo Stato, per l'identico fatto, altri diritti ed indennità.

Senza fondamento l'appellante adduce che il Tribunale avrebbe errato nell'estendere l'efficacia del Decreto 21 ottobre 1915 al caso in esame, in cui l'infortunio sarebbe avvenuto, a suo dire, per colpa di terzi. Infatti l'appellante afferma e sostiene che l'infortunio è seguito per colpa delle Ferrovie dello Stato. Ora, quantunque le Ferrovie costituiscano una Amministrazione autonoma, ossia un organismo amministrativo a sè, tuttavia la responsabilità dell'infortunio si vorrebbe sempre far risalire allo Stato. Per lo stesso titolo la vedova Villani pretenderebbe chiedere a due Amministrazioni, sia pure distinte ma entrambe dello Stato, il risarcimento del danno derivato da identico fatto, il che non può essere a verun patto consentito.

La vedova Villani in questo secondo giudizio presenta il Decreto del Ministero del Tesoro in data 20 novembre 1922 (notificatole il 28 gennaio 1923) col quale è stata respinta l'istanza che essa aveva fatta per ottenere *la pensione speciale di guerra*.

Osserva però la Corte che, come risulta da prodotto decreto, non si può ritenere definitivamente respinta la domanda di *pensione privilegiata* della vedova Villani. Infatti il Ministero, pur decretando che ad essa non compete la speciale pensione privilegiata di guerra, poichè il *Militare* suddetto (Luigi Villani) morì in seguito a ferite riportate mentre compiva un servizio ordinario (non di guerra, nè attinente alla guerra) tuttavia trasmise la domanda della madre del militare defunto alla Corte dei Conti per i provvedimenti di sua competenza, ossia, come è spiegato nella parte razionale del decreto, « per l'eventuale riconoscimento del diritto alla pensione ordinaria ». E' bensì vero che nel decreto si accenna a « pensione normale ordinaria », ma è manifesto che la domanda venne trasmessa alla Corte dei Conti per l'eventuale riconoscimento del diritto della vedova Villani quale madre del caporale Luigi Villani morto nel modo come sopra è detto ad ottenere la *pensione privilegiata* da liquidarsi a norma dell'ordinaria legge sulle pensioni civili e militari.

E poichè, giusta quanto dispone il già citato D. L. 21 ottobre 1915, che a buon diritto l'Amministrazione delle ferrorie invoca, anche con le disposizioni contenute nel T. U. 21 febbraio 1895, n. 70 in materia di pensioni privilegiate, si intende

Digitized by Google

compiutamente regolato qualsiasi diritto del militare, che nell'esercizio o nelle occasioni delle sue funzioni abbia riportato ferite o contratto infermità che lo rendano inabile ad ulteriore servizio, e quelli degli aventi diritto, in caso di morte del militare in servizio o in conseguenza del servizio stesso, qualunque sia stata la causa dell'infortunio, ne consegue, come giustamente decise il Tribunale, che la vedova Villani sol quando avrà dimostrato che la sua domanda per avere la pensione privilegiata, che le può spettare a norma dell'ordinaria legge sulle pensioni, è stata respinta dalla competente autorità, in modo che non sia più applicabile la disposizione del decreto 21 ottobre 1915, avrà diritto di proporre innanzi l'autorità giudiziaria l'istanza per ottenere dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il risarcimento dei danni che avrebbe patiti per la morte del figlio. La quale istanza, è bene ad ogni opportuno effetto avvertirlo, dovrà essere nuovamente proposta dinanzi il Tribunale, che sostanzialmente, per le ragioni addotte, che la Corte pienamente approva, la respinse, in quanto la ritenne, allo stato degli atti improponibile.

Giustamente infine i primi giudici condannarono la vedova Villani nelle spese del giudizio, in quanto tali spese furono appunto cagionate inutilmente da lei, che propose una istanza non ancora proponibile.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 40

4 OTTOBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(9899) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

R. DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 1968, *riguardante la soppressione dell'ufficio di direttore generale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, e modificazioni successive:

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei Ministri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'ufficio di direttore generale delle ferrovie dello Stato è soppresso. Le attribuzioni e facoltà spettanti per leggi e regolamenti al direttore generale sono temporaneamente deferite al Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Il presente decreto entra in vigore dal giorno della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 settembre 1923, n. 229.

Digitized by Google

R. DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 1969, *riguardante la soppressione del premio per immunità di malaria concesso dall'articolo 93 delle dosposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 1 del decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto l'articolo 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'articolo 93 delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è soppresso.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 settembre 1923, n. 229.

Digitized by Google

Comunicati.

Si rende noto, che, con deliberazione in data 18 agosto 1923 di S. E. il Commissario Straordinario, approvata in data 24 agosto 1923 da S. E. il Ministro dei LL. PP., *è stato annullato a tutti gli effetti* il concorso bandito con avviso programma in data 20 agosto 1914 a 70 posti di disegnatore in prova negli uffici dei Servizi Lavori e Costruzioni, ed a 30 posti di disegnatore in prova negli uffici dei Servizi Trazione e Veicoli e del Servizio Lavori pei rami Trazione elettrica ed Apparati centrali.

Il Comitato di esercizio del Compartimento di Reggio C. nell'adunanza del 4 settembre 1923, ha punito con il licenziamento, in base agli articoli 186-e) e 197 del R. P., il frenatore i. p. TAVERNESE Umberto (246297) responsabile di assenza arbitraria superiore a dieci giorni, e precisamente dal 14 aprile 1922.

« Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto, che, con provvedimento in data 20 luglio 1923, il manovale in prova *Di Marcantonio Natale* - 229063 - è stato esonerato dal servizio in base all'art. 69 lettera *a*) del Regolamento sopracitato per « aver dimostrato durante il periodo di prova di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio ».

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 130.

Autonomia di gestione merci.

Col 1° ottobre 1923 la gestione P. V. della stazione di Torino Dora cessa di essere autonoma ed i vari servizi della stessa passano alla dipendenza del capo stazione.

L'allegato *A*) all'Ordine di servizio n. 331-1913 dovrà quindi modificarsi in tal senso.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Sentenza

Opere ferroviarie - Danni - Concorso di forza maggiore - Irrisarcibilità.

Affinchè il danno che si attribuisce dal proprietario del fondo contiguo all'opera pubblica sia risarcibile occorre che si presenti come conseguenza diretta ed esclusiva della medesima e non si accomuni ad altre cause estranee a questa (nella specie la caduta di altre pioggie) senza le quali il danno medesimo non si sarebbe verificato o non avrebbe raggiunto le proporzioni che ebbe a raggiungere (1).

La distinzione tra danno prodotto da causa permanente e danno determinato da causa accidentale contrasta con la espressa disposizione dell'art. 46 della legge sugli espropri per p. u. 25 giugno 1865, n. 2359, limitando questo il risarcimento ai soli danni che derivino dalla esecuzione delle opere e siano quindi di natura permanente oltrechè speciali e certi per il fondo danneggiato.

CASSAZIONE ROMA SEZIONI UNITE. — Sentenza 31 luglio 1923 (*Pres.* Mortara. *Est.* Moscatelli. P. M. Santoro (concl. conf.) - Ferrovie dello Stato, *ricorrenti,* contro Scaduto Antonio, *resistente.*

Omissis.

Osserva che, sorvolando sulla generica eccezione di inammissibilità, evidentemente priva di qualsiasi consistenza, il ri-

(1) *Nota.* — Conformi le sentenze delle stesse Sezioni Unite 23 marzo 1921 nella causa Ferrovie Stato-Calvi, nel Bollettino 1921, IV, 53 e 22 febbraio 1922 nella causa Ferrovie Stato-Rasore o Ravazzi nel Bollett. 1922, pag. 51.

Digitized by Google

corso deve essere accolto perchè la causa attuale è del tutto identica ad altre già decise da queste Sezioni Unite favorevolmente alla pubblica Amministrazione; onde non vi è che da richiamare i principî affermati in quelle decisioni.

Anche in questa causa l'Amministrazione ferroviaria dedusse che l'evento dannoso lamentato dall'attore Antonio Scaduto fu la conseguenza ineluttabile di forza maggiore, dovuta ad una straordinaria ed eccezionale caduta d'acqua piovana che qualsiasi conduttura ed opera tecnica sarebbe stata impotente a contenere, e dimostrò tale assunto con due documenti decisivi ed incontestabili.

Infatti nel certificato 22 agosto 1921 dell'ufficio centrale di meteorologia e geodinamica si attesta che dalle schede metereologiche ricevute a suo tempo dalla stazione di meteorologia di Sciacca risulta che nella sola notte dal 13 al 14 ottobre 1918 precipitarono in un'ora mm. 85 di pioggia cioè una quantità quasi maggiore del doppio di quella riversatasi in tutto il mese di ottobre di ciascuno degli anni 1916-1917 e 1918 e che nel mattino del 18 si riversarono nello stesso territorio, in 35 minuti mm. 20 di pioggia, e che in un breve periodo di pochi giorni dal 13 al 18 ottobre 1918 cadde in Sciacca una quantità di acqua superiore più del triplo a quella caduta nell'ottobre 1918 e 1917 e più del doppio di quella caduta nel 1915.

E da un certificato del Presidente della deputazione provinciale di Girgenti in data 29 settembre 1921 anche esso in atti ed anche esso non contestato, risulta che nella notte dal 13 al 14 ottobre 1918 l'impetuosità delle acque cadute nel bacino imbrifero del torrente Carabellaci fu tale da determinare la asportazione del ponte in muratura a tre luci sulla strada provinciale Ribera-Sciacca, costruito intorno al 1860.

Ora questi due documenti, dei quali la Corte di Appello quasi non si occupò, come giustamente lamenta la ricorrente, bastano da soli a dimostrare ad un tempo la piena fondatezza dell'assunto dell'Amministrazione ferroviaria: che nella specie si versa in un caso di forza maggiore, e che la domanda dello Scaduto manca di qualsiasi contenuto giuridico perchè della forza maggiore e del caso fortuito nessuno è responsabile.

La Corte di merito per ritenere la procedibilità della domanda e per ammettere anch'essa la perizia disposta dal Tribunale, ha

Digitized by Google

detto che lo Scaduto con la sua citazione deduce che a causa della insufficienza delle opere murarie costruite dall'Amministrazione ferroviaria per deflusso delle acque piovane, egli ha risentito dei danni e ne richiede la liquidazione ed il pagamento, e che trattasi perciò di danni dovuti al privato per la perdita o diminuzione permanente del suo diritto di proprietà in applicazione dell'articolo 46 della legge sull'espropriazione per causa di pubblica utilità.

Questo ragionamento è fondato sopra un duplice errore, messo in evidenza nei due motivi del ricorso. Se, infatti, la Corte di Appello avesse, come doveva, posato tutta la sua attenzione sugli accennati documenti prodotti dall'Amministrazione, avrebbe subito visto ciò che era di palmare evidenza, cioè che la causa unica diretta ed immediata del danno patito dallo Scaduto fu l'eccezionale e gravissimo avvenimento naturale, cosicchè era non solo vana ma impossibile ogni ricerca sulla pretesa deficienza delle opere murarie costruite dalle ferrovie in quanto anche esse siano stata causa di danni, perchè quanto anche fossero state eseguite nel modo il più perfetto, il danno si sarebbe sempre verificato e nelle identiche proporzioni.

La distinzione che la Corte di Appello ha creduto potersi fare fra il danno cagionato da causa permanente (l'opera pubblica) e quello dipendente da causa accidentale (pioggia eccessiva), va contro l'espresso testo dell'art. 46 della legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità perchè questo articolo limita il risarcimento dei danni a quelli soli che derivano esclusivamente dall'esecuzione delle opere e siano speciali e certi.

Ora lo Scaduto non ha mai parlato di danni a lui derivati in precedenza al disastro verificatosi nell'ottobre 1918, non ha mai parlato dunque di danni risarcibili a' sensi dell'art. 46 in quanto derivino in modo diretto ed esclusivo dalla costruzione dell'opera pubblica, ma come si è visto egli stesso esplicitamente riconobbe che i danni gli derivarono a causa delle forti pioggie e della cattiva costruzione delle opere.

Sotto questo aspetto la domanda dello Scaduto negli accennati termini non poteva essere proposta avanti l'autorità giudiziaria mancando dell'essenziale elemento di ogni azione giudiziaria e cioè il diritto che si vuol far valere in giudizio perchè la citata legge sull'espropriazione per causa di pubblica utilità che ha al-

Digitized by Google

largato il diritto al risarcimento dei danni per l'opera pubblica anche nel caso in cui questi non siano prodotti da un fatto colposo, ha però voluto che il diritto al risarcimento dei danni sia limitato a danni permanenti e diretti affinchè il loro accertamento sia facile e semplice e sicuro in relazione diretta con la causa specifica della esecuzione dell'opera pubblica.

Per queste considerazioni lo Scaduto era sotto un duplice aspetto assolutamente carente di diritto e la sua domanda si presentava assolutamente improponibile.

La sentenza denunciata deve essere perciò cassata senza rinvio a sensi dell'art. 544, n. 1 del Codice procedura civile giacchè la sentenza stessa viene cassata pel motivo che l'autorità giudiziaria non poteva pronunciare.

Si stima equo di compensare fra le parti le spese dei gradi anteriori di giudizio e del presente.

Per questi motivi: La Corte - (Sezioni Unite) cassa senza rinvio la sentenza 19 maggio-3 giugno 1922 della Corte di Appello di Palermo.

Digitized by Google

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

PER L'ANNO 1923

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari .	L.	16.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	32.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 1°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Digitized by Google

ANNO XVI - N 42

18 OTTOBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(3198) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

R. DECRETO 2 SETTEMBRE 1923, n. 1911, *riguardante la istituzione della provincia di Taranto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Veduto il testo unico della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituita la provincia del Ionio con capoluogo Taranto.

Essa comprende un solo circondario, costituito con tutti i comuni attualmente appartenenti al circondario di Taranto.

Con successivi decreti, da promuoversi dai Ministri competenti, verranno approvati i progetti che dovranno concordarsi fra l'amministrazione provinciale di Taranto e quella di Lecce relativamente alla separazione del patrimonio ed al riparto delle attività e passività, e sarà provveduto a quant'altro occorra per l'esecuzione del presente decreto.

Art. 2.

Il prefetto di Lecce provvederà alla nuova ripartizione dei consiglieri provinciali per mandamenti, a termini dell'art. 92 della legge comunale e provinciale, T. U. 4 febbraio 1915, n. 148.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 settembre 1923, n. 222.

Digitized by Google

Si procederà ad elezioni suppletive in quei mandamenti che per effetto della nuova ripartizione, aumentino di rappresentanza.

Art. 3.

Il presente decreto andrà in vigore tre mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Nondimeno è in facoltà del Ministro della guerra di istituire, anche prima di tale data, nel capoluogo della nuova provincia, il Consiglio e l'ufficio di leva ai sensi del R. decreto 27 maggio 1923, n. 1309.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

R. Decreto 2 settembre 1923, *n.* 1913, *riguardante la istituzione della provincia di Spezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Veduto il testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituita la Provincia della Spezia, con capoluogo Spezia.

Essa comprende un solo circondario costituito con tutti i Comuni attualmente appartenenti al Circondario di Spezia, con i Comuni di Maissana e Varese Ligure del Circondario di Chiavari e con quelli di Calice al Cornoviglio e Rocchetta di Vara del Circondario di Massa e Carrara.

Art. 2.

Con successivi decreti, da promuoversi dai Ministri competenti, sarà variata, in quanto sia necessario, la circoscrizione dei mandamenti agli effetti dell'art. 92 e seguenti della legge comunale e provinciale T. U. 4 febbraio 1915, n. 148, verranno approvati i progetti che dovranno concordarsi fra l'Amministrazione provinciale della Spezia e quelle di Genova e di Massa e Carrara relativamente alla separazione del patrimonio ed al riparto delle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 settembre 1923, n. 222.

Digitized by Google

attività, e passività e sarà provveduto a quant'altro occorra per l'esecuzione del presente decreto.

Art. 3.

I Prefetti di Genova e di Massa e Carrara provvederanno alla nuova ripartizione dei Consiglieri delle rispettive provincie per mandamenti a termini dell'art. 92 della legge comunale e provinciale.

Si procederà ad elezioni suppletive in quei mandamenti che, per effetto della nuova ripartizione, aumentino di rappresentanza.

Art. 4.

Il presente decreto andrà in vigore tre mesi dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del *Regno*.

Nondimeno è in facoltà del Ministero della Guerra di istituire, anche prima di tale data, nel capoluogo della nuova Provincia, il Consiglio e l'Ufficio di Leva, ai sensi del Regio Decreto 27 maggio 1923, n. 1309.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 10 *settembre* 1923, *n.* 2097, *riguardante le variazioni alla tariffe per i trasporti di barbabietole, di zucchero greggio e comune* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Commissario straordinario per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il peso minimo e le classi stabiliti dalla tariffa eccezionale n. 107, P. V., per i trasporti di barbabietole e zucchero sulle ferrovie dello Stato sono sostituiti come segue:

barbabietole in natura - peso minimo: tonnellate 10, classe 79;

zucchero greggio - peso minimo: tonnellate 10, classe 66.

La serie *B* della detta tariffa eccezionale n. 107, P. V., è limitata allo zucchero greggio ed in conseguenza è soppressa la indicazione 107 *B* esistente di contro alla voce « zucchero comune » nella nomenclatura e classificazione delle cose.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 1° luglio 1923, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 13 ottobre 1923, n. 241.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 2106, *riguardante la proroga del trattamento di trasferta in vigore pel personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1744;

Visti i Nostri decreti 16 giugno 1921, n. 845; 22 gennaio 1922, n. 82 e 19 ottobre 1922, n. 1464;

Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 13 ottobre 1923, n. 241

Digitized by Google

Art. 1.

La validità dei decreti 16 giugno 1921, n. 845, e 22 gennaio 1922, n. 82, riguardanti il trattamento di trasferta per le missioni nell'interno del Regno da farsi al personale ferroviario e navigante dipendente dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato, già prorogata fino al 30 giugno 1923 col Nostro decreto 19 ottobre 1922, n. 1464, è ulteriormente prorogata di un anno e cioè sino al 30 giugno 1924.

Art. 2.

E' altresì prorogata fino al 30 giugno 1924 la validità dell'articolo 2 del decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, numero 1744 col quale, a decorrere dal 16 ottobre stesso anno, l'indennità di L. 0,30 per chilometro o frazione di chilometro stabilita dall'articolo 41, secondo comma, delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è stata elevata ad una lira per i gradi fino a quello di ispettore compreso ed a L. 0,75 per i gradi inferiori.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Decreto ministeriale 13 *giugno* 1923, *riguardante il rimborso dei supplementi dei wagons-lits* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
DEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il decreto Reale 9 ottobre 1919, n. 2159;

Decreta:

Articolo unico.

L'articolo 3 del decreto Ministeriale 31 dicembre 1919, relativo alle modalità per rendere intrasmissibili i biglietti per l'occupazione dei posti nelle carrozze a letti, è modificato come segue:

« Art. 3. — Il viaggiatore che non occupi il posto prenotato in partenza dalla stazione designata perde il diritto all'occupazione del posto stesso, che rimane perciò a disposizione del pubblico.

« La Compagnia internazionale delle carrozze a letti rimborsa il prezzo del supplemento, solo quando il posto prenotato e non occupato venga rivenduto ad altro viaggiatore ».

Roma, addì 13 giugno 1923.

Il Ministro: Carnazza.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 3 ottobre 1923, n. 232.

Digitized by Google

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione in data 30 luglio 1923, il frenatore *Guido Pietro* (174177) è stato destituito in base al l'art. 189-*a*) del regolamento medesimo, perchè condannato con sentenza 9 marzo 1922 della Corte d'appello di Genova, divenuta definitiva, alla reclusione per dieci mesi ed alla multa di lire 250, quale colpevole di ricettazione per avere acquistate calzature provenienti da furto avvenuto in Savona, la notte dall'11 al 12 gennaio 1921, in danno di Maraniotti G. B.

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 22 del 31 maggio 1923 - Parte I - pag. 256.

Nel titolo del decreto 3 maggio 1923, n. 1058, leggasi 14 luglio 1907, n. 553, e non 14 luglio 1904, n. 553, e nel testo del decreto, capoverso 2°, dove è detto 14 giugno 1907, leggasi 14 luglio 1907.

Bollettino Ufficiale n. 39 del 27 settembre 1923.

A pag. 686 cancellare la parola « stazione » che precede il nome di Malchina-Sistiana nel titolo e nella seconda e penultima riga dell'ordine di servizio n. 125 e sostituirla con le parole « *Casa cantoniera* »;

cancellare, inoltre, l'indicazione della linea « Gorizia Centrale-Aidussina » e sostituirla con la seguente: « Trieste Centrale-Cormons ».

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 131.

Revoca della limitazione del servizio merci nella stazione di Rivarolo Ligure.

(Vedi ordine di servizio n. 75-1916).

Poichè sono cessate le cause che motivarono la limitazione del servizio merci nella stazione di Rivarolo Ligure, di cui all'ordine di servizio n. 75-1916, si rende noto che la limitazione stessa viene ora abrogata e che, in conseguenza, la stazione di Rivarolo Ligure ritorna ad essere abilitata a tutti i trasporti a P. V. tanto in partenza che in arrivo, senza alcuna restrizione.

Pertanto, il richiamo (13) e la relativa annotazione a piè della pag. 49 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nonchè il richiamo (29) e relativa nota a pag. 18 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione 1921), dovranno essere cancellati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 132.

Ammissione al servizio di corrispondenza del tronco Monteleone-Mileto della linea Porto S. Venere-Mongiana.

A datare dal 10 ottobre 1923 il nuovo tronco Monteleone-Mileto della linea Porto S. Venere-Mongiana delle Ferrovie Calabro-Lucane viene ammesso, a mezzo della stazione di scambio di Monteleone Porto S. Venere, al servizio di corrispondenza per le merci in base alle condizioni e norme di cui all'Ordine di Servizio n. 34 pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* n. 15 del 10 aprile 1919.

Digitized by Google

Il tronco suddetto comprende le stazioni di Mileto e S. Costantino Calabro le quali distano rispettivamente Km. 28 e 24 dalla stazione di scambio di Monteleone Porto S. Venere e sono abilitate al servizio delle merci a grande e piccola velocità con le esclusioni di cui il citato Ordine di Servizio n. 34-1919. Le dette stazioni sono inoltre provviste di un piano caricatore di testa e quella di Mileto anche di una bilancia a ponte della portata di tonnellate 22.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà :

a pagina 6 modificare l'indicazione della linea Porto S. Venere-Pizzo-Monteleone con

« Porto S. Venere-Mongiana »

nell'elenco alfabetico inserire, alla sede opportuna, il nome delle stazioni di Mileto e di S. Costantino Calabro con l'indicazione della pagina 187 ;

a pagina 187 modificare come segue l'intestazione del prospetto : « Esercizio della linea Porto S. Venere-Mongiana »

ed inserire nella sede opportuna :

MILETO	Porto S. Venere Mongiana	28	G	—	P	—	—	T	—	—	—	1	22	—
S. COSTANTINO CALABRO		24	G	—	P	—	—	T	—	—	—	—	—	—

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà :

pagina 20 modificare l'indicazione della linea Monteleone-Pizzo-Porto S. Venere con

« Porto S. Venere-Mongiana »

ed inserire nelle sedi opportune :

MILETO			M	700
S. COSTANTINO CALABRO			M	700

Digitized by Google

Circolare P. AG. 12/33600 del 18 ottobre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario recante disposizioni per il rilascio di tessere di riconoscimento e di libretti per viaggi gratuiti al personale ferroviario e famiglie.

Nell'intendimento di rendere efficace e più agevole il controllo nell'uso dei biglietti di viaggio spettanti al personale ferroviario e famiglie e di semplificare altresì il sistema per l'emissione dei biglietti stessi, dispongo che per le concessioni da accordarsi nel venturo anno 1924 si provveda nel modo di cui appresso:

1° *Tessere di riconoscimento.*

Sono istituite tessere di riconoscimento da rilasciarsi alle seguenti categorie di persone:

a) personale in attività di servizio e in quiescenza avente titolo a concessioni di viaggio in base all'art. 7, punti 1°, 2° e 3° e all'art. 11, punti 1°, 2° e 3° del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, in quanto il personale medesimo non sia già munito di carta di libera circolazione serie *A* unita a tessera con fotografia;

b) congiunti del personale di qualunque grado (compresi i sanitari ausiliari) in attività di servizio e in quiescenza, nonchè vedove e orfani del personale medesimo, aventi titolo a concessioni di viaggio in base ai sopra citati articoli e punti del R. decreto n. 1536;

c) personale di ruolo in attività di servizio della Compagnia internazionale delle carrozze con letti e rispettivi congiunti aventi titolo a concessioni di viaggio.

Le tessere di riconoscimento sono di tre tipi:

di pelle nera, per il personale cui spettano biglietti di 1ª o di 2ª classe;

di tela nera, per il personale cui spettano biglietti di 3ª classe (compresi gli operai e gli invalidi di guerra);

Digitized by Google

di tela marrone, per i congiunti del personale di qualunque grado.

Le tessere debbono essere compilate con tutte le indicazioni richieste e nell'apposito spazio si deve incollare la fotografia del titolare.

Nelle tessere per i ragazzi di età non superiore ai dieci anni non occorre la fotografia; nel relativo spazio deve essere apposto il timbro « Vale senza fotografia fino a tutto il ..... » da completarsi a penna con l'indicazione della data in cui il ragazzo verrà a compiere il decimo anno di età.

Alle persone di servizio e alle nutrici non si devono rilasciare tessere di riconoscimento.

S'intende per titolare della tessera la persona cui viene intestata.

Nelle tessere di tela marrone si debbono indicare le generalità del congiunto dell'agente per il quale è richiesta la tessera *e il titolare di essa è il congiunto stesso e non già l'agente.*

Sull'angolo inferiore sinistro della fotografia deve essere apposto il bollo a umido dell'ufficio emittente, in modo che una parte esca dai margini della fotografia stessa.

Le eventuali modificazioni di qualifica sulle tessere degli agenti debbono essere convalidate con il bollo dell'ufficio che le ha praticate.

Le indicazioni sulle tessere dei congiunti debbono essere convalidate con il bollo a umido dell'ufficio emittente.

Le tessere debbono portare il *fac-simile* della firma del Segretario generale e debbono essere firmate dai titolari, salvo il caso in cui i medesimi per la loro età o per esplicita dichiarazione non siano in grado di adempiere a tale prescrizione.

Le tessere sono valide per cinque anni solari, compreso quello di emissione.

2° *Libretti serie* B^1 *e serie* B^2 *per viaggi gratuiti.*

In appoggio alle suddette tessere di riconoscimento e a quelle relative alle carte di libera circolazione serie *A*, verrà rilasciato per ogni anno solare a ciascuna delle persone indicate nel precedente punto 1°, un libretto contenente quattro o due biglietti

Digitized by Google

gratuiti per viaggi di sola andata, secondochè al titolare della tessera spettino, a mente dell'art. 7 del R. decreto 1536, due o una concessione annua di biglietti gratuiti di andata e ritorno.

I libretti contenenti quattro biglietti gratuiti hanno la denominazione « Serie B^1 » e quelli contenenti due biglietti gratuiti « Serie B^2 ». Sono distinti per le tre classi: di colore verde per la 1ª, grigio per la 2ª e rosa per la 3ª classe.

Gli uffici emittenti debbono indicare sulla copertina del libretto e sui singoli biglietti interni:

— il millesimo dell'anno di emissione;

— il numero della tessera di cui è munita la persona (titolare della tessera) che deve utilizzare il libretto.

Sulla copertina si debbono indicare altresì il nome e cognome della persona stessa.

Su ciascun foglio deve essere apposto il bollo a umido.

I biglietti saranno validi fino al 31 marzo dell'anno successivo a quello di emissione.

Gli uffici che rilasciano i libretti debbono altresì indicare, su ciascun biglietto, il millesimo dell'anno di scadenza.

I libretti serie B^1 e B^2 verranno rilasciati in luogo degli ordinari biglietti gratuiti per un solo viaggio serie B.

Agli operai di 1ª classe e agli operai già appartenenti al grado 14° delle vecchie tabelle cui spetta annualmente una concessione di viaggio in 2ª classe dovranno essere rilasciati:

— un libretto serie B^2 di 2ª classe e un libretto serie B^2 di 3ª classe, se si tratti di agenti che hanno titolo a due concessioni annue;

— un libretto serie B^2 di 2ª classe, se si tratti di agenti aventi titolo a una sola concessione annua.

Analogo trattamento dovrà essere usato alle rispettive famiglie.

Agli agenti invalidi di guerra dovranno essere rilasciati libretti serie B^1 o B^2 di 2ª classe.

Alle loro famiglie si dovranno rilasciare invece libretti di 3ª classe, avvertendo che con i biglietti in essi contenuti avranno facoltà, senza bisogno di speciale autorizzazione, di viaggiare in 2ª classe, purchè si trovino in accompagnamento degli agenti suddetti.

Digitized by Google

Beninteso dovranno essere applicati i diritti fissi per la classe che viene occupata.

Qualora nel principio del venturo anno, per il considerevole lavoro di nuovo impianto di cui trattasi, vi siano agenti e loro congiunti non ancora muniti di tessera di riconoscimento e di libretti serie B^1 o B^2, si potranno loro rilasciare, per le eventuali richieste in conto delle concessioni del 1924, biglietti per un solo viaggio serie B, prendendone nota, beninteso, sui relativi stati di famiglia, salvo all'atto dell'emissione dei libretti a staccare dai medesimi un biglietto gratuito per ogni mezza concessione già accordata. I biglietti staccati dovranno essere annullati e allegati nello stato di famiglia.

In caso di smarrimento, furto, o per qualsiasi altro motivo, non possono *assolutamente* essere rilasciati duplicati di libretti serie B^1 e B^2, nè possono essere emessi, a titolo di duplicati, biglietti per un solo viaggio serie B.

Per l'uso dei libretti serie B^1 e B^2 saranno emanate successive disposizioni.

3° *Uffici autorizzati a rilasciare le tessere di riconoscimento e i biglietti gratuiti di viaggio.*

Sono autorizzati a rilasciare tessere di riconoscimento e libretti serie B^1 e B^2:

a) i Servizi, l'Esercizio navigazione, i Capi compartimento ed il Capo della delegazione di Cagliari per il personale in attività di servizio alla diretta dipendenza;

b) gli uffici distaccati dei Servizi, per il proprio personale in attività di servizio;

c) le Sezioni Movimento e Traffico, Materiale e Trazione, le attuali Divisioni e Sezioni lavori, le Officine e l'Esercizio ferrovie secondarie (gruppo Sicilia), per il personale in attività di servizio alla rispettiva dipendenza, compreso quello delle stazioni, di linea e di altri impianti;

d) l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, per il personale alla propria dipendenza;

e) gli uffici di cui alle precedenti lettere *a*), *b*), *c*) e *d*), per

Digitized by Google

il personale in quiescenza e per le vedove e orfani di agenti, i cui stati di famiglia si trovino presso gli uffici stessi;

f) il Servizio Personale e Affari generali, per il personale della Compagnia internazionale delle Carrozze con letti.

Per il personale di cui all'art. 11, punto 1°, lettere *b), c)* e *d)* e punti 2° e 3° del R. decreto 1536 provvederanno gli uffici che sono in possesso dei singoli stati di famiglia.

Per effetto del nuovo sistema delle concessioni di viaggio nel venturo anno non avranno più facoltà di rilasciare biglietti gratuiti e buoni bagaglio i Capi delle stazioni, gestioni, depositi di personale viaggiante e di altri impianti attualmente autorizzati a provvedere per tali concessioni.

Man mano che il personale verrà munito delle tessere di riconoscimento e dei libretti serie B^1 e B^2 dovranno essere ritirati dalle stazioni, gestioni, depositi e altri impianti i fascicoli di biglietti gratuiti e di buoni bagaglio.

Nessuna innovazione sarà, per ora, apportata ai biglietti di viaggio a favore delle persone di servizio e delle nutrici e ai buoni bagaglio che verranno rilasciati di volta in volta dagli uffici sopraindicati per il personale alla rispettiva dipendenza, compreso quello delle stazioni, gestioni, ecc.

4° *Pagamento dell'importo delle tessere di riconoscimento.*

Per l'emissione delle tessere deve essere fatto corrispondere dai richiedenti il seguente importo:

— *Lire due e centesimi cinquanta* per ogni tessera di pelle nera;

— *Lire una* per ogni tessera di tela nera o marrone.

Per le tessere rilasciate al personale in attività di servizio e ai loro congiunti, il relativo importo dovrà, entro il mese successivo a quello di emissione delle tessere, venire trattenuto sui ruoli paga, a credito del conto 26 *G*, partitario 91.

Il personale in quiescenza, le vedove e gli orfani di agenti dovranno far pervenire per mezzo di cartolina vaglia all'ufficio emittente l'importo dovuto, aumentato di centesimi cinque.

Digitized by Google

L'importo complessivo delle cartoline vaglia dovrà essere versato dai singoli uffici alla Cassa compartimentale con ordine di introito mod. R. 109 al suddetto conto 26 *G*, partitario 91.

L'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili e la Compagnia internazionale delle Carrozze con letti invieranno l'importo delle tessere al Servizio Personale e Affari generali il quale provvederà al versamento alla Cassa compartimentale con le modalità sopraindicate.

Possono essere emessi duplicati di tessere in seguito a smarrimenti, furti o altri motivi; in tali casi deve essere corrisposto dai richiedenti un importo doppio di quello suindicato.

5° *Richieste delle tessere di riconoscimento e dei libretti serie* B⁴ *e* B² *da parte del personale.*

Al ricevimento della presente gli uffici autorizzati al rilascio delle tessere di riconoscimento dovranno, per la propria competenza, provvedere agli opportuni avvisi al personale in attività di servizio e in quiescenza e alle vedove e agli orfani di agenti circa l'istituzione per il prossimo anno delle tessere di riconoscimento, con invito a far pervenire agli uffici stessi, *non più tardi del* 15 *novembre p. v.*:

a) la richiesta delle tessere occorrenti per conto proprio e per ciascun congiunto;

b) una copia di una recente fotografia, non montata, delle dimensioni di mm. 50 × 38, del richiedente e di ciascuna persona di età superiore ai 10 anni compiuti, per la quale occorre la tessera;

c) le seguenti indicazioni sulle generalità dei congiunti, compresi i ragazzi di età inferiore ai 10 anni, per i quali è richiesta la tessera:

— cognome e nome del congiunto (titolare della tessera);
— luogo di nascita;
— data di nascita (per i soli figli);
— grado di parentela con l'agente.

Per evitare confusioni, ciascun richiedente dovrà apporre a tergo delle fotografie dei propri congiunti un numero progressivo

e riportare il corrispondente numero a fianco delle indicazioni di cui alla lettera *c*).

Il personale in quiescenza, le vedove e gli orfani di agenti dovranno essere invitati a trasmettere altresì l'importo delle tessere, con le modalità di cui al punto 4°, avvertendo che non si potrà far luogo all'emissione delle tessere se non avranno provveduto preventivamente al prescritto pagamento.

Dovranno inoltre essere avvertiti i richiedenti che essi sono tenuti direttamente responsabili delle indicazioni che forniscono sulle generalità dei loro congiunti e della identità delle rispettive fotografie.

I libretti serie B^1 e B^2 debbono essere chiesti annualmente.

Nell'anno successivo a quello di emissione delle tessere il richiedente deve indicare nella domanda dei libretti serie B^1 e B^2 i numeri delle tessere di cui sono titolari le persone per le quali debbono essere rilasciati i libretti.

6° *Fabbisogno e registrazione delle tessere di riconoscimento e dei libretti serie* B¹ *e* B².

Gli uffici indicati nelle lettere *a*), *c*) e *d*) del punto 3° (comprese quindi anche le Officine) dovranno far pervenire, *al più presto possibile*, al Servizio Personale e Affari generali, Ufficio I, Sezione biglietti, il fabbisogno delle tessere e dei libretti serie B^1 e B^2. I Servizi, di conformità a quanto hanno provveduto finora per la fornitura dei fascicoli dei biglietti di viaggio, comprenderanno nel fabbisogno anche le richieste degli uffici distaccati.

Nel compilare il fabbisogno delle tessere e dei libretti ciascun ufficio dovrà prendere gli elementi dagli stati di famiglia, facendo richieste distinte per ciascuna qualità di tessere e per ciascuna serie e classe di libretti.

Le tessere, distinte per qualità, debbono essere registrate secondo il numero progressivo. All'atto dell'emissione debbono essere indicati nel registro, in corrispondenza del numero di ciascuna tessera, sia che questa venga intestata all'agente, sia a un suo congiunto, il cognome, nome e qualifica dell'agente e la data di emissione.

Digitized by Google

Il numero di ciascuna tessera e l'anno di emissione debbono essere riportati nello stato di famiglia in corrispondenza del nome della persona cui è rilasciata la tessera stessa.

Il numero delle tessere deve essere indicato altresì sulle relative richieste le quali debbono essere conservate nello stato di famiglia fino a tutto l'anno successivo a quello in cui scade di validità ciascuna tessera.

I libretti serie B^1 e B^2, distinti per serie e classe, debbono essere registrati secondo il numero progressivo. Al momento dell'emissione deve essere indicato nel registro, a fianco del numero di ciascun libretto, il numero della tessera in base al quale esso viene rilasciato, seguito dalle lettere *r*, *n* o *m*, secondochè si tratti di tessere di colore verde (carte di libera circolazione), nero (di pelle o di tela) o marrone.

Nello spazio degli attuali stati di famiglia riservato alla registrazione dei biglietti serie *B*, deve essere indicato il numero del libretto rilasciato annualmente a ciascuna persona.

Circolare N. 50.

2ª Appendice all'elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. al 31 dicembre 1920 per le variazioni avvenute fino al 31 dicembre 1922.

Richiamando le circolari n. 27-1922 e 16-1923 si porta a conoscenza che è stata pubblicata e distribuita a cura del Servizio Materiale e Trazione la 2ª Appendice all'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco veicoli F. S. al 31 dicembre 1920 comprendente le variazioni avvenute al 31 dicembre 1922.

Tale Appendice viene distribuita agli Uffici, alle Agenzie Doganali e ai transiti di confine, ch'ebbero in distribuzione l'Elenco dei carri, perchè provvedano ad apportare a quest'ultimo le relative variazioni.

Digitized by Google

Presso il suddetto Servizio Materiale a Trazione di Firenze l'Appendice trovasi in vendita ai privati al prezzo di L. 6.50 la copia.

Distribuita agli agenti delle classi 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto del 12 settembre 1923, il Ministero della Marina ha escluso dal fare offerte per i contratti con lo Stato il sig. Mastrioianni Eduardo fu Costantino, commerciante di Napoli.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto legge Luogotenenziale 1º agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 30 del 26 luglio 1923, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1923, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	mporto	N.	mporto
Approvate dal 1º luglio 1923 a tutto il 30 settembre 1923.	2838	12.960.110,18	88	269.081,65	75	52.608.—	11	7.090,—	108	17.009,27	6	945,77
Si ha un totale nell'esercizio 1923-1924.	2838	12.960.110,18	88	269.081,65	75	52.608 —	11	7.090,—	108	17.009,27	6	945,77

Digitized by Google

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1923, le seguenti concessioni:

1. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 2, lettera *c*) della legge).

1) PINTO Vincenzo, padre del conduttore GAETANO (174715): L. 660 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1923.

2) EVANGELISTI Adele, madre del disegnatore di 2ª classe DEL GRECO Duilio (214204): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1923.

3) RAITERI Maria Teresa, vedova del manovale PICCONE Giacomo (169725): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1923 e fino al 30 giugno 1928.

4) LIPPI Caterina, orfana del capo conduttore FORTUNATO (59997): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1923 e fino al 31 luglio 1928.

5) TRAVERSA Rosa, vedova dell'operaio di 2ª classe SAGGINI Salvatore (168983): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1923 e fino al 30 giugno 1928.

6) BALDUCCI Pasqua, vedova del manovale PALLAVICINI Telesforo (195920): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1923 e fino al 30 giugno 1928.

7) SCHMOLZER Elisabetta, vedova dell'assistente dei lavori FOSSATI Giovanni (R. A.): L. 720 annue, con decorrenza 1° luglio 1923 e fino al 30 giugno 1926.

2. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.
(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) GIUSEPPE, orfano del canton. MINGRONE Antonio (153356).

2) BERENICE, orfana del cantoniere ANELLA Vincenzo (145051).

3) FELICE, orfano del manovale CAVALOTTI Giuseppe (150335).

Digitized by Google

4) MARIO, orfano del capo fermata di 2ª classe TAVOLARO Giovanni (69504).

5) ANNA-FIORINA, orfana del man. MARINO Domenico (165230).

6) LEONIDA, orfano dell'applic. MAFFEZZOLI Serafino (103948).

7) FRANCESCO, orfano del capo staz. PIERINI Angelo (121531).

8) MARCO-AURELIO, orfano dell'avvocato di 1ª classe GIARDINA avv. Giuseppe (140676).

9) GINO, orfano del cantoniere VITALI Ernesto (105521).

10) ANTONIO, orfano del deviatore IANDOLO Vincenzo (165227).

11) INES, orfana del cantoniere DE MARCO Eugenio (43966).

12) ALESSANDRO, orfano del manov. MAGLIO Carmine (118736).

13) ANGELO, orfano del capo squadra cantonieri BUTERA Salvatore (4758).

14) LIBERO, orfano del fuoch. MARTINI Aldobrandino (124624).

15) LIDIA, orfana dell'applicato MANGANIELLO Ennio (147818).

3. — REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE. RICOVERO DI ORFANI.

ANGELO, orfano dell'applicato MANGÁNIELLO Ennio (147818): (vedi Bollettino n. 30 del 2 luglio 1923).

NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a GIRGENTI, il sig. COLAURO cav. rag. Giovanni, segretario di 1ª classe presso il locale Ufficio Costruzioni;

a LECCE, il sig. DE SIMONE Alberto, ff. Capo del locale Riparto Movimento;

Digitized by Google

a SIENA, il sig. PETRINI Giovanni, segretario di 1ª classe alla locale Sezione Lavori.

5. — DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dai funzionari del Servizio Materiale e Trazione di Firenze, per onorare la memoria del sig. cav. uff. ing. FRATI Fancesco, la somma di L. 422, residuo di una sottoscrizione.

Dalla signora Magda vedova SERAFINI, in esecuzione di una disposizione testamentaria del suo compianto consorte ing. cavaliere SERAFINI Benedetto, ingegnere capo della Sezione Lavori di Verona Est, la somma di L. 1000.

Dal Segretario Capo sig. BARBIROLLI cav. uff. Libero, in occasione del collocamento a riposo di tre funzionari dell'Ufficio IV, del Servizio Personale ed Affari Generali, la somma di L. 37,60 residuo di una sottoscrizione fatta per offrire loro una medaglia d'oro e relativa pergamena.

Da alcuni impiegati del Servizio Personale ed Affari Generali, per onorare la memoria della signora SANNONER Teresa, moglie del segretario di 1ª classe sig. ORLANDI Giorgio, la somma di L. 108, raccolta con sottoscrizione.

Dal Capo dell'Ufficio VIII del Servizio Lavori e Costruzioni, in occasione del collocamento a riposo del gr. uff. ing. FRATTOLA, la somma di L. 9,50, residuo di una sottoscrizione fatta tra il personale degli ex Uffici Tecnici del Servizio Movimento, per offrirgli un oggetto ricordo.

Il Commissario Straordinario

TORRE.

Digitized by Google

SENTENZA

Tariffe e Condizioni - Nuove Provincie - Applicabilità.

Le Tariffe e Condizioni furono legittimamente introdotte nelle Nuove Provincie per effetto di Ordinanze del Comando Supremo del R. Esercito, avente valore legislativo.

La pubblicazione per mezzo di manifesti al pubblico e di inserzioni nel Bollettino Ufficiale *delle Ferrovie dello Stato fu legittima, perchè, trattandosi di « bando », bastava anche l'annunzio per mezzo di araldi o banditori.*

L'art. 43 della Convenzione Internazionale dell'Aia non era applicabile al caso dell'esercito italiano nelle terre redente; perchè esso non rappresentava « la potenza occupante » « in territorio occupato » ma la sola legittima potestà legislativa in regioni ove ogni autorità del preesistente regime era crollata.

*Comunque non spetta all'autorità giudiziaria di stabilire se esisteva la condizione dell'*empêchement absolu, *di cui parla l'art. 43 della Convenzione dell'Aia, essendo tale valutazione di competenza insindacabile del potere legislativo.*

PRETURA IN AFFARI COMMERCIALI E MARITTIMI DI TRIESTE. — 20 aprile 1923 — *Est.* Rota — Soc. « Adriatica » — Ferrovie Stato.

MOTIVI DELLA DECISIONE.

E' priva di fondamento l'eccezione di massima sollevata dalla parte attrice, secondo cui l'introduzione delle Tariffe e condizioni pei trasporti nelle Nuove Provincie prima della loro formale annessione sarebbe comunque stata nulla o inefficace, perchè in virtù dell'art. 43 della Convenzione internazionale dell'Aia del 29 luglio

Digitized by Google

1899, una potenza occupante, quale sarebbe stata l'Italia, soltanto in caso di assoluta necessità (empêchement absolu) avrebbe avuto facoltà di mutare le leggi vigenti nel territorio occupato, la quale necessità non ricorrerebbe nel presente caso

Gioverà premettere che la tesi dell'attrice, per quanto riguarda la posizione giuridica dell'Italia rispetto alla Venezia Giulia e Tridentina nell'epoca precedente alla legge sull'annessione, ha tutto altro che valore assiomatico, essendo largamente contrastata nella dottrina di diritto internazionale e costituzionale.

La figura della potenza occupante presuppone logicamente un territorio appartenente ad altro Stato, la cui sovranità effettiva sui territori stessi non può trovare piena attuazione unicamente in causa dell'occupazione.

Questo stato di cose si verificò nei territori veneti invasi dall'esercito austriaco, che si trovava di fronte all'Esercito italiano, anelante alla riscossa e che avrebbe immediatamente subentrato nel dominio delle terre occupate, tostocchè il nemico se ne fosse ritirato, come in realtà anche avvenne.

Ben'altra era la posizione dell'Austria dopo Vittorio Veneto.

Quivi alla disfatta dell'esercito austriaco per virtù delle armi italiane seguì il crollo definitivo della Monarchia asburghese.

Quindi non l'effettiva occupazione da parte dell'Esercito italiano, ma la distruzione della potenza bellica del nemico, che con fulminea rapidità ne coinvolse il crollo della potenza statale, aveva di fatto posto immediatamente fine alla sua sovranità nei territori che più tardi furono annessi formalmente nel Regno d'Italia.

Arrogi che nell'attesa dell'entrata dell'Esercito Liberatore il popolo aveva ovunque spazzato via le autorità austriache costituendo formali organismi governativi autonomi.

Quando l'Italia fece il suo ingresso in queste Provincie, l'Impero austriaco non vi signoreggiava più.

Nè vale di fronte a questa verità storica la finzione dell'armistizio di Villa Giusti, per cui la Monarchia danubiana acconsentiva all'occupazione, nè quella del trattato di S. Germano, con cui la Repubblica Austriaca, volontaria o involontaria erede della

Digitized by Google

medesima, riconosceva la presa di possesso di territori, che in realtà mai le appartenevano.

Il complesso di ragioni che consigliavano la definizione consensuale dei molteplici problemi inerenti al mutamento di sovranità, non poteva menomamente influire sul fatto irrevocabilmente compiuto dell'annientamento definitivo della sovranità austriaca su queste terre.

L'Italia occupava quindi queste terre de iure proprio, quale lembo estremo della patria, e non quale territorio nemico.

I trattati successivamente stipulati con l'Austria e Stati finitimi avevano soltanto il significato di un riconoscimento internazionale del fatto compiuto, avevano valore puramente dichiarativo e non costitutivo.

Per tanto è ovvio che la Convenzione dell'Aia, per lo spirito che la informa, non può trovare applicazione all'occupazione italiana della Venezia Giulia.

Comunque, quand'anche per inconcessa ipotesi si volesse applicarla per analogia, la tesi dell'attrice sarebbe ciò non pertanto insostenibile.

Ed invero, la Convenzione predetta accorda alla potenza occupante la facoltà di legiferare nel territorio occupato in casi di assoluta necessità.

Ora, soltanto il potere legislativo è competente a stabilire se in un determinato caso ricorrono o meno le premesse oggettive per l'esercizio di questa facoltà, mentre il magistrato non ha la potestà di sindacare questo apprezzamento.

Rimane da esaminare la seconda eccezione sollevata dall'attrice e riflettente l'effettiva estensione e pubblicazione delle Tariffe ferroviarie italiane nella Venezia Giulia.

Nelle Nuove Provincie e per tutto il periodo in cui l'Amministrazione ne era retta dall'Autorità militare, il potere legislativo veniva esercitato dal Comando Supremo del R. Esercito, e ciò in base all'art. 251 del Cod. pen. militare, che statuisce:

« Il generale comandante in Capo, ovvero il Comandante di un Corpo d'esercito o di una fortezza assediata, che non sia in comunicazione col Comandante in capo, potranno pubblicare bandi militari che avranno forza di legge nella periferia del proprio Comando ».

Digitized by Google

In forza di questa disposizione numerosi atti di legislazione civile furono emanati nei territori occupati dal Comando Supremo.

Il modo di pubblicazione va desunto dalla stessa parola « bando », che richiede una divulgazione a mezzo di araldi o banditori, ovvero, di manifesti al pubblico ed affissioni in luoghi pubblici.

Ora è vero bensì che il Capo di Stato Maggiore del R. Esercito con l'ordinanza 28 gennaio 1919, *Gazzetta ufficiale* 3 febbraio 1919, n. 28, art. 1, disponeva che le proprie ordinanze e le norme emanate dal segretariato generale per gli affari civili presso il Comando Supremo diverranno obbligatorie in tutto il territorio occupato dal R. Esercito nell'undicesimo giorno dopo quello della pubblicazione, salvo che non sia altrimenti disposto, e che la pubblicazione medesima avverrà a mezzo della *Gazzetta ufficiale* del Regno d'Italia; e che con determinazione del Segretariato Generale 17 marzo 1919 *Gazzetta ufficiale* 24 marzo 1919, n. 71, l'entrata in vigore della predetta ordinanza veniva fissata col 1° aprile 1919.

Ma per quanto riguarda il caso in esame, il Comando Supremo (Intendenza Generale dell'Esercito - Direzione trasporti) ancor prima dell'emanazione delle sopracitate Ordinanze, e precisamente con nota del 19 novembre 1918, n. 46916, conferì alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato la facoltà di procedere all'estensione delle Tariffe e Condizioni pei trasporti nazionali a tutte le linee dei territori occupati.

Facendo uso di tale delega la Direzione generale delle ferrovie dello Stato introdusse la legislazione ferroviaria nazionale in tutto il territorio occupato, salvo alcune linee locali a scartamento ridotto, con successivi ordini di servizio riprodotti nei bollettini ufficiali del tempo (ord. serv. n. 1 Boll. uff. n. 15 del 16 gennaio 1919, ord. serv. n. 3 Boll. uff. n. 15 del 15 aprile 1919, ord. serv. n. 47 Boll. uff. 29 maggio 1919, ord. serv. n. 75 Boll. uff. 24 luglio 1919) e portati a cognizione del pubblico nelle due Venezie ad opera di manifesti delle Direzioni locali di Trento e Trieste.

Con ciò deve ritenersi definitivamente abolita, a partire dal 1° giugno 1919, la legislazione ferroviaria austriaca in queste Provincie e sostituita la medesima, per ogni effetto, dalla legislazione

Digitized by Google

ferroviaria (vedi anche il giudicato della Corte di cassazione romana del 28 febbraio 1923, n. 568/23.

Infondata era quindi l'eccezione dell'inapplicabilità delle Tariffe ferroviarie italiane, rispettivamente all'art. 146 delle medesime.

Inoltre si sostiene che l'Amministrazione ferroviaria non possa comunque opporre la prescrizione a sensi del suddetto articolo per avervi fatto rinuncia con la circolare pubblicata nel Bollettino della Camera di commercio ed industria di Trieste del 15 settembre e 1° ottobre 1921, nn. 18 e 21.

Se non che, se tale disposizione resa pubblica costituisce per le ferrovie un dovere morale, non esauriva però gli estremi di una rinuncia alla prescrizione, essendovi principio che tale rinuncia non possa farsi anticipatamente, ma solo dopo il compimento della prescrizione col ripudiarne apertamente il beneficio (§ 1502 C. C. U.).

Posto quindi che il reclamo amministrativo fu presentato, come è pacifico, addì 19 gennaio 1920, mentre la petizione venne prodotta il giorno 20 ottobre 1920, si deve concludere che la prescrizione si è compiuta a sensi dell'art. 146 delle T. C. T. e che di conseguenza l'azione è prescritta.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 43 | 25 OTTOBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(348) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Digitized by Google

Regio decreto-legge 2 *settembre* 1923, *n.* 2142, *riguardante la ripartizione della spesa per lo spostamento delle linee telegrafiche e telefoniche in dipendenza della elettrificazione di linee ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 1° febbraio 1922, n. 106;
Inteso il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le poste e i telegrafi, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Lo stanziamento di L. 40,000,000 previsto dall'art. 1 del R. decreto-legge 1° febbraio 1922, n. 106, per l'esercizio 1923-1924 è ridotto a L. 10,000,000.

La differenza di L. 30,000,000 è rinviata all'esercizio 1925-1926, rimanendo fermo lo stanziamento stabilito per l'esercizio 1924-25.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Colonna di Cesarò — De' Stefani.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 ottobre 1923, n. 246

Digitized by Google

REGIO DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 2118, ***relativo all'autorizzazione all'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire 30 milioni a favore di cooperative edilizie ferroviarie*** (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei pieni poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Viste le leggi 5 ottobre 1920, n. 1432; 7 aprile 1921, n. 463, e 20 agosto 1921, n. 1177, concernenti la concessione di mutui a società cooperative tra il personale delle ferrovie dello Stato per la costruzione di case economiche e popolari;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a mutuare la somma di L. 30,000,000 alle società cooperative edilizie fra il personale ferroviario, in aggiunta ai fondi già concessi.

La somma predetta sarà prelevata dagli avanzi della gestione pensione e sussidi del personale anzidetto, e su di essa sarà corrisposto l'interesse del 4 %, più lire 0.10 % per rimborso di spese generali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 15 ottobre 1923, n. 242.

Digitized by Google

creti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 2134, *concernente speciali agevolazioni di tariffe pel trasporto dei cotoni in transito per l'Italia destinati in Svizzera* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per il trasporto dei cotoni greggi dai porti italiani all'estero attraverso i transiti di Iselle, Pino, Chiasso e Brennero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autoriz-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 ottobre 1923, n. 247.

Digitized by Google

zata a concedere una riduzione, in misura non eccedente il 20 %, sui prezzi risultanti dalle singole tariffe competenti a tali trasporti.

Art. 2.

Il presente decreto ha vigore dal 1° settembre 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 24 *settembre* 1923, *n.* 2119, *concernente la semplificazione nel procedimento espropriativo per le opere interessanti le ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 5 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulla espropriazione

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 15 ottobre 1923, n. 242.

Digitized by Google

per pubblica utilità, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento delle ferrovie esercitate dallo Stato, modificata dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 76 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 7 aprile 1921, n. 368, è sostituito il seguente: «Per tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, quando i beni da espropriare siano contenuti entro una zona di larghezza non superiore a m. 100 dal confine della ferrovia, la pubblica utilità viene dichiarata con decreto del Ministro pei lavori pubblici, previa approvazione dei relativi progetti da parte della competente autorità ferroviaria.

Quando i beni da espropriare eccedono il detto limite, la pubblica utilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato viene dichiarata con decreto del Ministro pei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, previa approvazione dei relativi progetti da parte dell'autorità ferroviaria competente come al precedente comma.

I lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, potranno con decreto del Ministro pei lavori pubblici, udita l'autorità ferroviaria competente per l'approvazione dei relativi progetti, essere dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'art. 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, n. 5188.

Art. 2.

Le stime compilate dagli uffici tecnici dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato allo scopo di determinare le indennità da offrirsi ai proprietari, ai sensi dell'art. 24 della legge

Digitized by Google

25 giugno 1865, n. 2359, per le espropriazioni a cui essa provvede direttamente, equivalgono per tutti gli effetti dell'art. 48 della detta legge, alla perizia di cui al precedente art. 32, ogni qualvolta siano state redatte in base a stati di consistenza compilati dai detti uffici, colle modalità dell'art. 176 del testo unico approvato col decreto Luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399.

Il Prefetto, ricevuti insieme alle relazioni di stima gli elenchi e piani già pubblicati a norma degli articoli 17 e 18 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ove non siano state fatte osservazioni ai sensi dell'art. 18, ordina che il piano si esegua, ed emana gli altri provvedimenti previsti dall'art. 48 della legge suddetta, la quale per tutto il resto rimane ferma ed invariata.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 24 *settembre* 1923, *n.* 2128, *contenente le norme per le competenze accessorie da computarsi agli effetti della pensione per alcune categorie di agenti delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Vista la legge 7 aprile 1921, n. 369;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'art. 3 della legge 7 aprile 1921, n. 369, è abrogato.
Il n. 3 dell'art. 1, lettera *a*) del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, è sostituito dal seguente:
« 3° Sulle competenze accessorie che, in relazione alle loro speciali attribuzioni, sono corrisposte al personale dei treni, ai capi deposito, ai macchinisti dei treni a vapore od elettrici e delle tradotte e manovre, ai fuochisti nonchè agli assistenti dei treni elettrici, le quali competenze, agli effetti dell'applicazione della ritenuta, sono commisurate a partire dal 1° marzo 1920 in una somma uguale al quinto dello stipendio ».
Il n. 4 del predetto articolo 1, lettera *a*), è abrogato con effetto dal 1° marzo 1920.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 ottobre 1923, n. 244.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 24 *settembre* 1923, *n.* 2129, *contenente le disposizioni complementari sulla dispensa dal servizio del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 3, lettere *a*) e *b*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143;

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Con l'articolo 3, lettere *a*) e *b*) del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, che, in connessione con gli articoli 1, 2 e 4 dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 ottobre 1923 n. 244.

Digitized by Google

stesso decreto, stabilisce la facoltà di dispensare dal servizio agenti riconosciuti non idonei al servizio per incapacità, per scarso rendimento di lavoro e per malattia, nonchè agenti in determinate condizioni di età o di servizio, s'intendono stabiliti i poteri per il riordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in esecuzione della legge 3 dicembre 1922, n. 1601.

Restano quindi ferme le facoltà che siano attribuite alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato dai vigenti regolamenti o da altre leggi od atti di Governo speciali di carattere permanente, per procedere alla dispensa, nell'interesse del servizio, di agenti in modo indipendente dalle eventuali modificazioni nelle tabelle organiche della predetta Amministrazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto, che, con provvedimento in data 19 luglio 1923 di S. E. il Commissario straordinario, l'operaio di 1ª classe *Pigliacampi Dante* — 174313 — è stato dichiarato d'ufficio dimissionario dalla data stessa, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del citato Regolamento per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 3 maggio 1923.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 16 del 19 aprile 1923, R. D. L. 18 marzo 1923, n. 739.

— a pag. 173, punto 2 (art. 89) e punto 5 (art. 95) modificare il nome di riva Gramula in riva Grumula.

Bollettino ufficiale n. 22 del 31 maggio 1923, ordine di servizio n. 55.

— a pag. 286, la distanza esposta per Cismon in Km. 17 deve essere modificata in Km. 18.

Bollettino ufficiale n. 30 del 26 luglio 1923, ordine di servizio n. 92.

— a pag. 470 dopo il nome di Trieste Campomarzio rive, modificare il nome di riva Gramula in riva Grumula.

Bollettino ufficiale n. 35 del 30 agosto 1923, ordine di servizio n. 168.

— a pag. 578, penultimo capoverso, dopo le parole « devesi inserire »: sostituire le indicazioni « Reggio Calabria », ecc., con le seguenti : « Taureana / Battipaglia-Reggio di Cal. / Reggio di Cal./Reggio di Cal./V/B/. — 3° Reggio di Cal.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 133.

Servizio merci a Montenero-Valcocchiara.

(Vedi Ordini di Servizio n. 50-1919 e 110-1923).

La fermata di Montenero-Valcocchiara, della linea Sulmona-Caianello, viene abilitata ai trasporti a carro completo a G. V. per conto della Sacietà Anonima « Birra d'Abruzzo » succeduta alla Società Anonima « Torbiere Riunite ».

Di conseguenza:

nella parte 1ª del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) di fronte al nome di Montenero-Valcocchiara, a pag. 38, nella colonna 8, sostituire il richiamo (1) alla lettera G coi richiami (8) e (11).

Nella nota (8) a piè di pagina sostituire il nome di « Birra d'Abruzzo », a quello di « Torbiere Riunite ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 134.

Servizio Lavori e Costruzioni - Nuovo ordinamento.

Col 1° novembre 1923 entrerà in vigore il nuovo ordinamento per gli organi periferici del Servizio Lavori e Costruzioni, stabilito nella deliberazione 27 giugno 1923, n. 1273, per i Compartimenti di *Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Ancona* e *Napoli* e per la Delegazione *di Cagliari*.

Conseguentemente cessano di funzionare secondo il vecchio ordinamento le Divisioni Lavori di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Ancona e Napoli e le vecchie Sezioni lavori di: 1-Torino, 2-Cuneo, 3-Brà, 4-Novara, 5- Asti, 6-Alessan-

Digitized by Google

dria, 7-Milano Est, 8-Milano Ovest, 9-Voghera, 10-Cremona, 11-Venezia, 12-Padova, 13-Verona, 14-Trento, 15-Bolzano, 16-Bressanone, 17-Genova, 18-Genova Brignole, 19-Savona, 20-Firenze, 21-Siena, 22-Pisa Nord, 23-Pisa Sud, 24-Roma Nord, 25-Roma Sud, 26-Roma Est, 27-Sulmona, 28-Ançona, 29-Foligno, 30-Aquila, 31-Castellammare Adriatico, 32-Napoli Nord, 33-Napoli Sud, 34-Campobasso, 35-Salerno, 36-Cagliari, 37-Sassari.

In luogo delle 8 Divisioni e 37 Sezioni Lavori soppresse, funzioneranno dalla data suddetta e secondo le norme di cui nella citata Deliberazione n. 1273, n. 19 nuove Sezioni Lavori e cioè: 1-Torino Nord, 2-Torino Sud, 3-Alessandria, 4-Milano Ovest, 5-Milano Est, 6-Venezia, 7-Trento (sede provvisoria della Sezione di Bolzano), 8-Verona, 9-Genova, 10-Firenze, 11-Pisa, 12-Roma Nord, 13-Roma Sud, 14-Sulmona, 15-Ancona, 16-Foligno, 17-Napol, 18-Salerno, 19-Cagliari.

Inoltre, funzioneranno due nuove Sezioni a Cremona e Castellammare Adriatico.

Le linee e tronchi di linea compresi nella giurisdizione di ciascuna Sezione sono quelle indicate nell'Allegato alla Deliberazione n. 1273 (*Bollettino Ufficiale* n. 26-1923, pag. 301 a 313) con le varianti seguenti:

Torino Nord - Invariato.

Torino Sud - Invariato.

Alessandria - Invariato.

Milano Ovest - Meno le linee: Rogoredo (e)-Piacenza fino al Deviatoio ponte sul Po lato Milano (e) e la linea Pavia (e)-Casalpusterlengo (e) che passano alla Milano Est.

Milano Est - Più le linee come sopra provenienti dalla Milano Ovest e meno le linee provvisoriamente formanti la Sezione di Cremona.

Cremona con le linee: Codogno (e)-Mantova (e); Treviglio (e)-Cremona (e); Olmeneta (e)-Brescia (e); Parma (e)-S. Zeno (e); Cremona (e)-Borgo S. Donnino (e).

Venezia - Invariato.

Trento (provvisoria in luogo di Bolzano).

Digitized by Google

Più le linee: Ala (i)-Trento (e); Mori-Riva e Trento (e)-Primolano (e) che erano assegnate alla Sezione di Verona.

VERONA: Meno le linee passate come sopra a Trento.

GENOVA - Invariato.

FIRENZE - Invariato.

PISA - Invariato.

ROMA NORD - Invariato.

ROMA SUD - Invariato.

SULMONA - Meno la linea Sulmona (e)-Pescara (e) che passa provvisoriamente alla Sezione di Castellammare Adriatico.

ANCONA - Più le linee Albacina (e)-Fabriano (i) e Fabriano (e)-Urbino (i) che erano assegnate alla Sezione di Foligno e meno le linee che passano provvisoriamente alla Sezione di Castellammare Adriatico come appresso.

FOLIGNO - Meno le linee cedute come sopra alla Sezione di Ancona.

CASTELLAMMARE ADRIATICO - Con le linee in parte provenienti da Sulmona, in parte da Ancona e in parte da Foggia: S. Benedetto del Tronto (e) - Castellammare Adriatico-Foggia (e); Sulmona (e)-Pescara (e); Porto d'Ascoli (e)-Ascoli Piceno (i); Giulianova (e)-Teramo (i).

NAPOLI - Invariato.

SALERNO - Invariato.

CAGLIARI - Invariato.

Le Sezioni Lavori suddette comunicheranno al più presto al rispettivo Capo Compartimento o Capo Delegazione il prospetto della circoscrizione e sede dei Riparti lavori e tronchi di sorveglianza da pubblicare in appendice alla « Prefazione dell'Orario Generale di Servizio » di ciascun Compartimento, pubblicazione che sarà fatta a cura dei Capi Compartimento medesimi.

Gli Uffici Patrimoniale e Speciale di cui agli articoli 9 e 10 della Deliberazione N. 1273 sono aggregati alle nuove Sezioni di *Torino Sud*, *Milano Ovest*, *Venezia*, *Genova*, *Firenze*, *Roma Sud*, *Ancona*, *Napoli* e *Cagliari*.

Digitized by Google

Le nuove Sezioni Lavori sopra indicate sono sedi contabili a norma delle disposizioni in vigore.

Si fa riserva di indicare la data dell'attuazione del nuovo ordinamento per i Compartimenti di Bologna, Trieste, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

Circolare N. 51.

9ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922, che detto elenco è da aggiornarsi al 30 settembre 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Barchetti Giovanni	*Lecce* - Viale Stazione	979000	979139
Bellini Carmelo fu Gaetano	*Milano* - Via Monforte, 15	947500	947799
Dellacasa Domenico	*Genova* - Corso Buenos Aires 52 R.	956500	956799
Escoffier A. Figlio, **G. Guidi** & C.	*San Remo* - Via Roma, 13	942000	942199
Marzari Giuseppe	*Padova* - Via Ugo Foscolo, 2	947000	947199
Picconi Alessandro	*Porto Maurizio* - Corso Dante Alighieri, 6	941500	941799
Raffineria di olii minerali (Soc. Anonima)	*Fiume* - Via Mazzini, 8	930500	930799
Scippa Benedetto	*Napoli* -	937800	937999
S. I. D. A. Soc. Industrie Derrate Alimentari, Milano.	*Milano* - Via Monforte 15	965500	965799
Zecchi Antonio	*Ferrara* - Fuori Porta Reno	959500	959799

Digitized by Google

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

BARCHETTI (A. e C. Fratelli) di Bologna;

GIBERT HENRI - Roma;

MASNERI Ettore e Fratello - Bergamo;

« OLLOMONT » Soc. An. - Torino;

PAPA Lorenzo - Desenzano Lago;

PELLANDI Augusto - Piacenza.

Alle pagine 21 e 31 del suddetto elenco, modificare i numeri riservati ai carri della Ditta « Nafta » Società Italiana Petrolio e Affini - Genova, come segue: dal 905200 al 905999.

Alle pagine 11 e 32, poi, rispettivamente alla penultima e prima colonna, accanto al n. 910000 apporre la seguente nota: I carri di tipo ordinario (L, Ltm, e Q) possono essere impiegati soltanto per servizio a navetta fra il porto di Genova e gli stabilimenti della Società Ansaldo situati sulla Riviera Ligure e non oltre la stazione di Voltri.

L'indirizzo della Ditta sottoindicata è da rettificarsi come segue per cambio residenza: PETRONE e FERRARA - TRANI.

Distribuito agli agenti delle classi 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Circolare N. 14[V]

Ricerca veicoli,

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente il **20, 21 e 22 novembre:**

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 23 al 30 novembre ve ne siano di quelli compresi nell'allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 23 al 30 novembre.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

Digitized by Google

IV. — I veicoli *carichi,* appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non possono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che trova un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico,* facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno, non oltre il **5 dicembre,** a questa Sede ed al Servizio Materiale e Trazione un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo, nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi **7, 9, 11, 32, 40, 41, 42 44** *e* **45.**

Digitized by Google

ALLEGATO

alla Circolare N. 14-1923

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
		Car
F. S.	28 401	Esperimento coloritura
»	29 015	Id.
»	32 999	Id.
»	41 460	Id.
»	41 650	Id.
»	42 251	Id.
»	42 959	Id.
»	43 660	Id.
		Car
F. S. (B)	598 8	Verifica rodiggio
»	263	Id.
S. F. ╪	55 354	Verifica e rimarcatura
F. S. (B)	78 163	Verifica rodiggio
» ╪	105 613	Verifica e rimarcatura
F. S.	123 284	Verifica coloritura

Digitized by Google

Allegato alla Circolare N. 14v-1923.

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca

rozze.

Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

ri.

Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Id.	Servizio Materiale Trazione
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Id.	Servizio Materiale Trazione.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	125 840	Esperimento coloritura
»	140 066	Id.
»	151 201	Id.
»	155 048	Id.
»	156 798	Smarcatura scritte estere
»	159 731	Esperimento coloritura
»	161 245	Verifica rodiggio
»	161 611	Smarcatura scritte estere
»	166 482	Restituzione Ferrovia Transatesina
»	167 348	Esperimento coloritura
»	168 293	Id.
»	168 487	Restituzione Ferrovia Transatesina
»	267 296	Smarcatura scritte estere
»	300 568	Verifica rodiggio
»	304 985	Smarcatura scritte estere
»	350 033	Esperimento coloritura
»	350 689	Verifica rodiggio
» ‡	370 822	Verifica e rimarcatura
» ‡	370 837	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Id.
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Stazione Bolzano	Id.
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id
Stazione Bolzano	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Id.
Id.	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Id.
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	412 580 412 325	Carro portante due numeri diversi
»	422 299	Smarcatura scritte estere
»	422 990	Id.
»	423 409	Id.
»	424 289	Id.
»	425 352	Esperimento coloritura
»	425 393	Smarcatura scritte estere
»	426 195	Verifica rodiggio
»	430 963	Id.
»	441 514	Esperimento coloritura
»	451 588	Smarcatura scritte estere
»	458 477	Id.
»	458 511	Id.
»	460 306	Esperimento coloritura
»	463 567	Id.
»	466 597	Verifica coloritura
»	472 779	Smarcatura scritte estere
»	473 692	Id.
»	475 969	Esperimento coloritura

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Prossima Officina	Id.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Id.
Id.	Id.
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Id.
Id.	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Id.
Prossima Officina	Servizio Materiale Trazione.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S. (B)	503 221	Per restituzione alla **Raffineria di Fiume**.
»	504 166	Id.
F. S.	603 998	Specializzato trasporto ghiaia
»	604 524	Id.
»	604 559	Id.
»	610 462	Id.
»	610 475	Id.
»	610 946	Id.
»	610 969	Id.
»	610 970	Id.
»	610 972	Id.
»	610 975	Id.
»	610 981	Id.
»	610 984	Id.
»	610 989	Id.
»	611 108	Id.
»	611 109	Id.
»	611 143	Id.
»	621 027	Id.
»	621 123	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Stazione Udine	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Id.	Id.
Stazione Lebba	Sezione Lavori Castellammare Adr.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	621 230	Verifica rodiggio
»	621 261	Specializzato trasporto ghiaia
»	621 411	Id.
»	621 432	Id.
»	621 950	Id.
»	640 231	Id.
»	640 265	Id.
»	640 269	Id.
»	640 417	Id.
»	640 418	Id.
»	640 421	Id.
»	655 597	Smarcatura scritte estere
»	655 906	Id.
»	670 001	Specializzato trasporto ghiaia
»	690 267	Id.
»	691 000	Per trasporti straordinari
»	693 259	Smarcatura scritte estere
»	711 206	Verifica e rimarcatura
»	7 100 499	Verifica rodiggio
»	7 100 895	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
Stazione Lebba	Sezione Lavori Castellammare Adr.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Id.	Id.
Stazione Lebba	Sezione Lavori Castellammare Adr.
Id.	Id.
Stazione Milano Porta Romana	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Id.
Id.	Id.
Id.	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	7 101 018	Verifica rodiggio
»	7 102 226	Per verifica
»	7 102 356	Verifica rodiggio
»	7 102 405	Id.
»	7 102 771	Id
»	7 103 263	Id
»	7 103 283	Id.
»	7 103 435	Id.
»	7 103 445	Id.
»	7 103 545	Id.
»	7 103 643	Id.
»	7 103 683	Id.
»	7 103 779	Id.
»	7 103 809	Verifica tara
»	7 103 826	Verifica rodiggio
»	7 103 899	Id.
»	7 104 228	Id.
»	7 104 324	Id.
»	7 104 373	Id.
»	7 104 492	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	7 104 899	Verifica rodiggio
»	7 104 969	Id.
»	7 105 687	Id.
»	7 105 698	Id.
»	7 105 825	Id.
»	7 105 958	Id.
»	7 105 974	Id.
»	7 200 220	Id.
»	7 200 380	Id.
»	7 200 515	Id.
»	7 200 820	Id.
»	7 200 883	Id.
»	7 200 964	Id.
»	7 201 117	Id.
»	7 201 154	Id.
»	7 201 315	Id.
»	7 202 304	Verifica rodiggio
»	7 202 918	Id.
»	7 203 528	Id.
»	7 203 537	Id.
»	7 206 622	Rettifica numero

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id
Id	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	7 401 506	Verifica rodiggio
»	7 401 512	Id.
»	7 402 202	Id.
»	7 402 212	Id.
»	7 402 325	Id.
»	7 402 401	Id.
»	7 402 408	Id.
»	7 402 609	Id.
»	7 403 053	Id.
»	7 403 136	Id.
»	7 403 228	Id.
»	7 403 245	Id.
»	7 403 340	Id.
»	7 403 368	Id.
»	7 403 412	Id.
»	7 403 414	Id.
»	7 403 440	Id.
»	7 403 445	Id.
»	7 403 449	Id.
»	7 403 516	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
S. F. S.	7 403 611	Verifica rodiggio
»	7 403 738	Id.
»	7 403 784	Id.
»	7 403 785	Id.
»	7 403 826	Id.
»	7 403 829	Id.
»	7 403 833	Id.
»	7 403 946	Id.
»	7 404 152	Id.
»	7 404 173	Id.
»	7 404 312	Id.
»	7 404 361	Id.
»	7 404 535	Id.
»	7 404 747	Id.
»	7 404 913	Id.
»	7 404 967	Id.
»	7 404 991	Id.
»	7 404 992	Id.
»	7 405 137	Id.
»	7 405 163	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id
Id.	Id
Id..	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id
Id.	Id.
Id.	Id.
Id	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
F. S.	7 501 022	Verifica rodiggio
»	7 502 613	Restituzione alla Società anonima olii minerali di Fiume
»	7 502 621	Verifica rodiggio
»	7 502 631	Restituzione alla Società anonima olii minerali di Fiume
»	7 600 313	Verifica rodiggio
»	7 600 501	Id.
»	7 600 555	Id
»	7 650 301	Id.

Veicoli di altre

S. F. S.	7	Restituzione alla Ferrovia proprietaria
Chem-Orient	1 669	Rimarcatura
Königsberg	7 795	Restituzione alla Ferrovia proprietaria
Breslau	11 886	Id
Essen	13 038	Id.
Hannover	18 351	Id
Breslau	27 402	Id.
M. A. V	35 261	Id.
Hannover	39 217	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Qualunque Officina o Squadra	Servizio Materiale Trazione.
Stazione di Udine	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Qualunque Officina o Squadra	Servizio Materiale Trazione.
Stazione di Udine	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma.
Qualunque Officina o Squadra	Servizio Materiale Trazione.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

amministrazioni.

Stazione Benevento	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Qualunque Officina o Squadra	Id.
Stazione in cui si trova	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca
Breslau	39 266	Restituzione alla Ferrovia proprietaria
Essen	47 132	Id.
»	53 243	Id.
Coln	55 099	Id.
Magdeburg	61 099	Id.
Hannover	63 904	Id.
Essen	83 573	Id.
M. A. V.	90 903	Id.
«	90 907	Id.
«	90 930	Id.
Essen	107 677	Id.
Brussel	161 230	Id.
P. K. P.	174 927	Id.
M. A. V.	190 921	Id.
Essen	232 934	Id.
»	266 067	Id.
»	270 389	Id.
M. A. V.	290 837	Id.
»	290 880	Id.
»	290 889	Id.

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli - Roma
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Stazione Torino smistamento	Id.
Stazione Padova C. M.	Id.
Stazione in cui si trova	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

MARCA dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Motivo della ricerca

Veicoli di pro

F. S.	924 054	Rettifica scritta
»	924 092	Id.
»	924 093	Id.
»	924 501	Id.
»	942 802	Id.
»	942 805	Id.
»	942 806	Id.
»	942 900	Id.
»	953 519	Id.
»	958 600	Sostituzione delle botti
»	958 601	Id.
»	958 602	Id
»	998 603	Id.
»	973 531	Applicazione del freno a mano
»	973 533	Id.
»	973 534	Id.
»	973 535	Id.
»	973 537	Id

Digitized by Google

Località di concentramento	UFFICIO che ha chiesto la ricerca
prietà privata.	
Stazione in cui si trova	Servizio Materiale Trazione
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.
Id.	Id.

Digitized by Google

Circolare N. 15.

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno **15 novembre c. a.** estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M.-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così

Digitized by Google

non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze e i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il **30 novembre,** comunicheranno all'Ufficio Circolazione Veicoli il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

CIz^{CR} — **44280 - 44486 - 44498 - 44554 - 44555 - 44556 - 44557 - 44558 - 44559 - 44604 - 44606 - 44608 - 44611.**

CARRI.

F — **130865 - 131225 - 131228 - 131231 - 131234 - 131872 - 131875 - 131877 - 131882 - 131885 - 131890.**

Ltm — **443336 - 443348 - 443351 - 443356 - 443360.**

Poz — **695094 - 695099.**

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 44 e 45.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

SENTENZE

Passaggio attraverso la sede ferroviaria - Passaggio a livello - Investimento - Irresponsabilità della ferrovia.

La Ferrovia non è responsabile della morte di un viandante, che rimanga investito dal treno nell'attraversare i binari lungo la sede ferroviaria, invece di attraversarli per l'apposito passaggio a livello.

Nè può in contrario valere la circostanza che il passaggio attraverso la sede ferroviaria sia tollerato per abbreviare la strada.

CORTE DI APPELLO DI GENOVA. — 16 aprile 1923 — *Pres.* Civiletti — *Est.* Caielli — Gandolfo ved. Gai c. Ferrovie dello Stato.

La risoluzione della questione che si dibatte fra le parti riposa unicamente sul retto apprezzamento delle risultanze dell'inchiesta testimoniale esperitasi sulle prove *hinc inde* proposte ed ammesse.

Le deduzioni degli attori erano preordinate ad accertare che il letale evento, di cui fu vittima il Gai Luigi, deve ascriversi a colpa della Amministrazione Ferroviaria, la quale si sarebbe resa inosservante, ad opera dei suoi dipendenti, delle norme da seguirsi nella manovra dei convogli mentre l'Amministrazione stessa tendeva a far risalire la colpa dell'evento predetto alla stessa vittima, la quale, nell'attraversare la linea ferroviaria, non si era valsa del passaggio a livello esistente in quei pressi, e non aveva usato la necessaria prudenza che ognuno deve quando percorre, massime di notte tempo, la sede ferroviaria.

Digitized by Google

(*Omissis*).

Neanche trova conforto sulle risultanze della prova l'assunto del Tribunale circa la necessità che hanno i viandanti di passare attraverso i binari nel punto ove fu travolto dal treno il Gai. Infatti è accertato, non solo per le dichiarazioni fatte dai testi Andrietti, Adenè e Fascio, ma ancora da quelle rese dal teste Macciò introdotto dagli attori, che in quei pressi trovavasi il passaggio a livello tanto per i carri quanto per i pedoni.

Si comprende che, per fare più presto, come afferma il Macciò, si passi anche attraverso i binari, e si comprende pure come per la tolleranza degli agenti ferroviari un tale passaggio venga da tutti esercitato, ma tutto ciò non può essere posto a base di una assoluta necessità e di un diritto di esercitare il passaggio in quel punto. Se infatti l'Amministrazione ferroviaria ha provveduto a stabilire in quel punto un passaggio a livello anche per i pedoni, passaggio che è illuminato da apposito fanale, segno evidente è che solo sul passaggio i pedoni debbono transitare per attraversare la sede ferroviaria, che in quel punto è composta da un groviglio di binari che, oltre a tutto, rende maggiormente malagevole e pericoloso il passaggio.

In siffatta condizione di cose fuori di ragione si sostiene la necessità e la indispensabilità pei viandanti di attraversare la sede ferroviaria, anzichè percorrere l'apposito passaggio a raso, in qualsiasi altro punto, desumendo tale necessità ed indispensabilità dalla tolleranza usata dagli agenti ferroviari, perocchè essendo palese la illiceità di cotesta tolleranza, costituisce un atto arbitrario per chi si vale del passaggio, e chi se ne vale viene posto in condizione di salvaguardarsi dai pericoli ai quali volontariamente va incontro.

Anche sotto cotesto profilo pertanto nessuna colpa che dia adito al diritto di esercitare un'azione in risarcimento danni, può essere all'appellante Amministrazione addebitata, dovendosi invece ritenere che il letale evento deve ascriversi a colpa della stessa vittima, la quale, benchè più volte avvertita di usare maggiore attenzione e prudenza nello attraversare la sede ferroviaria, continuò sempre nel suo incauto ed imprudente modo di procedere.

Digitized by Google

Alla stregua delle svolte considerazioni la denunciata sentenza deve essere totalmente riformata.

Le spese del giudizio di primo e secondo grado debbono essere poste a carico degli appellanti Gandolfo e Gai. Per questi motivi — *omissis*.

Promozioni - Esclusione dalla designazione - Provvedimento del Direttore Generale - Carattere non definitivo.

Il provvedimento di esclusione dalla promozione emesso dal Direttore Generale in base all'art. 18 *del R. D.* 13 *marzo* 1921, *n.* 341, *non è definitivo, e perciò non è ammesso contro il medesimo il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato.*

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sez. (D'Agostino, *pres.;* Di Donato, est.) 30 giugno-21 luglio 1923 — Bandini, *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato.

(*Omissis*).

Considerato che è fondata la eccezione di irricevibilità del ricorso per mancanza di provvedimento definitivo. Per l'art. 6, n. 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429 le promozioni sono di spettanza del Consiglio di amministrazione.

Gli articoli 6 e 18 del R. D. 13 marzo 1921, n. 341, invocati dalla difesa del ricorso, si riferiscono al periodo istruttorio e preparatorio per le promozioni, che è affidato alle Commissioni di avanzamento.

Ciò si rileva specialmente dagli articoli 13 e 14 del citato R. D. del 1921 e l'art. 151 del Regolamento organico 13 agosto 1917, n. 1393, dice esplicitamente che: « le designazioni e le esclusioni fatte dalle Commissioni hanno valore di parere ». Del resto la stessa nota 11 aprile 1921 impugnata e depositata dal ricorrente, parla di « esclusione dalla designazione » non di esclusione dalla promozione », appunto perchè la designazione spetta alle Commissioni di avanzamento e le promozioni al Consiglio di amministrazione.

Considerato che le particolarità della causa consigliano di compensare le spese. Per questi motivi dichiara irricevibile il ricorso.

Digitized by Google

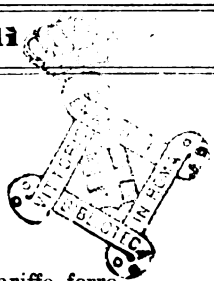
Anno XVI - N 44 — 1° Novembre 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(3666) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 7 *ottobre* 1923, *n.* 2231, *concernente riduzioni di tariffe ferroviarie per i trasporti da e per l'estero sui percorsi tra Fiume e Postumia transito e tra Fiume e Trieste* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Commissario straordinario per l'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai trasporti di merci a carro che si effettuano tra Fiume e Postumia transito e tra Fiume e Trieste, nonchè ai trasporti di riso a carro in partenza da Vercelli e stazioni del circondario destinati a Fiume limitatamente ad un quantitativo di 5000 tonnellate, è accordata, per l'intero percorso, la riduzione del 50 per cento sui prezzi della tariffa competente.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 25 ottobre 1923, n. 251.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 7 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 41 dell'11 ottobre 1923 - Parte II - pagina 718.

La circolare del Commissario straordinario n. P.A.G.-12-32700 deve portare la data del 9 ottobre 1923 e non del 9 ottobre 1922.

Ordine di servizio N. 135.

Servizio cumulativo con la ferrovia Cancello-Benevento.

(Vedi ordine di servizio n. 135-1921).

Dal giorno 22 ottobre 1923 restano abrogate le disposizioni restrittive di cui all'ordine di servizio n. 135-1921 nei riguardi della ferrovia Cancello-Benevento con la quale viene, quindi, riattivato, *alle condizioni normali*, il servizio cumulativo dei trasporti.

Ordine di servizio N. 136.

Manutenzione ed esercizio degli impianti centrali di riscaldamento.

Per uniformare quanto riguarda la manutenzione e l'esercizio degli impianti centrali per riscaldamento di uffici e di altri locali e per il riscaldamento preventivo dei treni, si dispone quanto segue:

Art. 1.

Manutenzione degli impianti. — La manutenzione dei suddetti impianti, sia in fabbricati di proprietà dell'Amministrazione, esclusi quelli della sede Centrale in Roma, sia in fabbricati privati, viene eseguita:

Parte II — N. 44 — 1° novembre 1923.

Digitized by Google

a) a cura del Servizio Materiale e Trazione, per quanto riguarda il generatore del vapore, le caldaie del termosifone e l'impianto in genere che serve alla produzione del vapore.

Lo stesso Servizio Materiale e trazione provvede alla manutenzione corrente, alle visite e prove periodiche delle caldaie o direttamente o a mezzo di ditte private tanto per gli apparecchi propri, quanto per gli apparecchi in consegna ad altri Servizi.

b) a cura del Servizio Lavori, per quanto riguarda tutte le tubazioni destinate a condurre il fluido scaldante (vapore, acqua, aria calda) tali radiatori situati nei singoli ambienti da riscaldare e di questi ultimi.

Fanno eccezione le condotte e i radiatori per i soli impianti di riscaldamento centrale annessi alle officine del Servizio Materiale e Trazione o per quegli impianti con i quali si provvede contemporaneamente al riscaldamento di locali e al riscaldamento preventivo dei treni. In questi due casi il Servizio Materiale e Trazione provvede anche alla manutenzione delle condotte e dei radiatori oltre che dei generatori prendendo accordi col Servizio Lavori per i lavori murari e di sterro.

Art. 2.

Esercizio degli impianti. — Il Servizio Materiale e Trazione provvede all'esercizio di quegli impianti la cui accudienza richiede l'impiego continuativo di personale specializzato e che si trovano in località dove esiste personale della Trazione: per l'esercizio, invece, degli impianti a bassa pressione, che non richiedono personale specializzato, in modo continuativo, in qualunque località essi si trovino, provvede il Servizio al quale gli impianti stessi appartengono, o con personale proprio, o a mezzo di privati; altrettanto dicasi per quegli impianti, qualunque sia la loro natura, che si trovano in località dove la Trazione non ha personale proprio.

Art. 3.

Nuovi impianti. — In caso di nuovi impianti di riscaldamento centrali, il Servizio Lavori potrà affidarne l'esercizio e la manutenzione per i primi anni alla ditta costruttrice, compren-

Digitized by Google

dendovi anche la manutenzione e l'esercizio dei generatori delle condotte e dei radiatori. Allo scadere del contratto temporaneo con la Ditta costruttrice, anche per gli impianti suddetti verrà provveduto come agli art. 1 e 2.

Art. 4.

Canoni. — Gli agenti dell'Amministrazione, che abitano in alloggi muniti di impianti centrali di riscaldamento, e gli estranei e le altre Amministrazioni che usufruiscono, per uso alloggi, uffici, ecc. di locali muniti di impianti di riscaldamento centrali, potranno servirsi del detto riscaldamento ed in tale caso saranno tenuti a pagare un canone annuo, che sarà stabilito anno per anno dal Comitato di Esercizio in base agli elementi che saranno forniti dagli uffici che hanno l'esercizio e la manutenzione di esso, come agli articoli precedenti.

La base per stabilire il canone sarà di massima il costo giornaliero dell'esercizio dell'impianto, compresovi l'ammortamento del capitale impiegato per la costruzione; costo riferito al metro cubo di ambiente riscaldato ed al numero di giorni di funzionamento dell'impianto.

Questo canone dovrà essere addebitato integralmnte nella misura sopra indicata agli utenti estranei all'Amministrazione; sarà invece ridotto di regola, ad un terzo per gli agenti dell'Amministrazione, quando l'impianto serve contemporaneamente anche per il riscaldamento di uffici, sale di aspetto, ecc., con servizio continuativo, mentre se l'impianto non è in queste ultime condizioni il canone verrà addebitato integralmente anche agli agenti dell'Amministrazione.

Per gli utenti estranei all'Amministrazione, l'importo dell'addebito per riscaldamento verrà aumentato della quota del dieci per cento per spese generali di amministrazione.

Per essere eventualmente esclusi dal fruire del riscaldamento e quindi dall'onere del canone relativo, gli agenti che abitano in locali muniti di impianti di riscaldamento centrale dovranno, prima della stagione invernale darne avviso al competente ufficio, cui spetta, a norma dei precedenti articoli, la manutenzione e l'esercizio dell'impianto. L'Ufficio medesimo disporrà per l'isola-

Digitized by Google

mento del riscaldamento, sempre quando ciò sia tecnicamente possibile.

Art. 5.

Prelevamento dei combustibili. — Il preventivo dei combustibili occorrenti per il funzionamento degli impianti di riscaldamento, viene compreso nel fabbisogno del servizio che provvede all'esercizio degli impianti medesimi ed inoltrato ai rispettivi magazzini con le modalità in uso.

Art. 6.

Per l'applicazione delle presenti norme, i Servizi interessati prenderanno solleciti accordi fra loro.

A deroga delle norme suddette, alla manutenzione ed all'esercizio degli impianti per il riscaldamento dei fabbricati della Sede della Direzione Generale in Roma provvede il Servizio Personale e Affari Generali.

E' abrogato l'Ordine di Servizio n. 98-1919.

Circolare P. AG./12/35300 del 28 ottobre 1923 di S. E. il Commissario Straordinario per le ferrovie dello Stato riguardante le concessioni di viaggio agli avventizi dell'esercizio.

Per evitare inesatte interpretazioni al disposto del punto 2° dell'art. 7 del R. Decreto 12 luglio 1923 n. 1536, avverto che il personale avventizio che può fruire del trattamento previsto dal disposto stesso è unicamente quello assunto per la costruzione di nuove linee o per opere in conto patrimoniale.

Il su indicato trattamento non è quindi applicabile nei riguardi degli agenti avventizi dell'esercizio.

Digitized by Google

Considerato per altro che quasi tutti gli avventizi dell'esercizio attualmente in servizio hanno finora goduto, in base alle preesistenti disposizioni, della concessione annua di un biglietto gratuito, e tenuto conto altresì che per molti di essi sono in corso proposte per la sistemazione a ruolo anche con data retroattiva, può ritenersi applicabile agli avventizi stessi, in analogia al punto 1°, lettera *a*), dell'art. 11 del sopra citato R. decreto, il trattamento in materia già ammesso in passato.

Dispongo pertanto che a tutti gli agenti avventizi dell'esercizio, i quali alla data di pubblicazione del R. Decreto 22 marzo 1923 n. 730, fruivano del trattamento suaccennato, sia conservata « ad personam », con le norme di cui alla circolare n. 14447-B del 1° agosto 1916, la concessione annua di un biglietto gratuito, estensibile alla moglie e ai figli minorenni.

A detti agenti e famiglie dovranno essere rilasciati biglietti gratuiti per un solo viaggio serie *B*.

Circolare N. 52.

Vestiario - Soppressione fondi di garanzia.

Alcuni Uffici, nel rilevare che il nuovo regolamento per il vestiaro-uniforme, di cui all'ordine generale n. 5 (*Bollettino Ufficiale* n. 36 del settembre u. s.) non fa più cenno alcuno all'obbligo, da parte dei compartecipanti alla massa vestiario, di costituire apposito fondo di garanzia, domandano se le trattenute finora fatte a tale scopo possono essere restituite agli agenti interessati.

A tale riguardo si ritiene opportuno far presente che il regolamento vestiario del 1907 prescriveva, all'art. 11, che la restituzione del fondo di garanzia non poteva essere ammessa che nel solo caso in cui l'agente avesse cessato di compartecipare alla massa vestiario. Con successiva appendice n. 15 (ordine generale n. 5 del 31 luglio 1913), la restituzione del fondo di garanzia, oltre che

Digitized by Google

nel caso di cessazione dalla compartecipazione alla massa vestiario, venne ammessa al compimento dei primi sei anni di servizio dalla nomina in prova: e contemporaneamente vennero dettate norme per regolare le trattenute mensili, a seconda del maggiore o minore debito che l'agente con le sue richieste di vestiario veniva a contrarre verso la Amministrazione.

Tali disposizioni vennero poi riportate nel loro complesso, salvo le varianti circa le misure delle trattenute, nel regolamento vestiario dell'ottobre 1922 (ordine generale n. 4 del 21 dicembre 1922).

Poichè in base al nuovo regolamento vestiario venne stabilito (art. 6) che la trattenuta agli agenti delle stoffe prelevate viene fatta in cinque rate uguali e consecutive, qualunque sia l'importo dei prelevamenti fatti, le disposizioni dettate dalla suindicata appendice n. 15 al regolamento del 1907 e dall'art. 12 del regolamento dell'ottobre 1922 non avevano più motivo di essere.

E poichè d'altra parte il fondo di garanzia veniva costituito per i soli primi sei anni dalla nomina in prova, al compimento dei quali veniva restituito, non risultò opportuno mantenere nel nuovo regolamento una disposizione della quale non era più sentita la necessità.

Il fondo di garanzia per la massa vestiario è quindi soppresso.

Attualmente non saranno molti gli agenti che hanno ancora il fondo di garanzia, giacchè nella quasi totalità si tratta di personale che ha compiuto i sei anni di servizio.

Ad ogni modo, fermo restando che per l'avvenire non dovranno più essere costituiti questi fondi di garanzia, essi potranno, per quegli agenti che l'avessero già prestato, essere restituiti senz'altro, portandoli però a scomputo dell'eventuale debito di massa vestiario che gli agenti avessero ancora, per indumenti loro somministrati. Se il debito è minore del fondo di garanzia, dovrà essere restituita l'eccedenza: in caso contrario, il fondo di garanzia dovrà essere incamerato per intero, continuando poi le trattenute fino ad estinzione totale del debito.

E' ovvio ricordare da ultimo che, colla soppressione del fondo di garanzia, le eventuali somme che gli agenti esonerati dal servizio o defunti dovessero all'Amministrazione per oggetti di ve-

Digitized by Google

stiario, saranno dagli Uffici contabili trattenute sulle competenze dovute all'agente esonerato o agli eredi di quello defunto.

Circolare N. 53.

Cessazione del corso legale e prescrizione dei buoni di cassa cartacei da L. 1 e da L. 2.

In applicazione del R. decreto 10 settembre 1923 n. 1989, col giorno 31 dicembre 1923, dovrà completamente cessare da parte di tutte le Casse, Stazioni e Uffici l'accettazione agli sportelli dei buoni di cassa cartacei da L. 1 e col giorno 31 dicembre 1924 l'accettazione dei buoni cartacei da L. 2.

I detti buoni da L. 1 e L. 2 s'intendono senz'altro prescritti rispettivamente alle date sopracitate.

Dal giorno del ricevimento della presente, le Stazioni e gli Uffici della Rete non rimetteranno in circolazione i buoni cartacei da L. 1 che comunque loro pervenissero, ma li verseranno di mano in mano, e non oltre il termine massimo del 4 gennaio 1924, alle Casse Compartimentali.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Il Ministero della marina, con decreto del 27 settembre 1923, ha escluso dal fare offerte per i contratti con lo Stato il signor *D'Auria Rocco* fu Vincenzo, commerciante di Napoli.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 12 ottobre 1923 del Prefetto della Provincia di Roma la « Società Cooperativa tra Minatori, Cavatori ed Affini di Allumiere » è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

SENTENZE

Investimento - Quadriciclo montato da un medico di riparto - Nesso di causalità fra colpa e danno.

Danno risarcibile è soltanto quello che sia conseguenza diretta ed immediata del fatto illecito di colui che è in colpa.

E' interrotto il nesso di causalità fra la colpa iniziale degli agenti ferroviari che misero in moto sulla linea un quadriciclo senza accertarsi che la linea fosse libera, ed il danno sofferto da un medico di riparto, che aveva preso posto sul quadriciclo, allor. quando sia intervenuto un fatto colposo dello stesso medico, fatto che ha causato il danno.

CASSAZIONE DI ROMA. — 12 luglio 1923. — *Pres.* Tempestini; *Est.* Civiletti; *P. M.* Cioffi; Morganti contro Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Sostiene il Morganti con l'unico motivo del ricorso, che la Corte di merito respinse l'azione di risarcimento di danno, da lui proposta contro le Ferrovie dello Stato, affermando ripetutamente che il nesso di causalità tra il fatto colposo degli agenti ferroviari ed il danno da lui risentito, era stato interrotto dal fatto colposo di esso ricorrente, che, sceso dal quadriciclo, aveva voluto aiutare costoro a toglierlo dal binario al sopraggiungere del treno, trascurando però del tutto di occuparsi della tesi da lui prospettata, con la quale sostenevasi che quel fatto che a lui imputavasi a colpa, era stato invece istintivo, come chiedeva di provare con testimoni, effetto cioè dell'orgasmo prodottosi nel di lui animo per la situazione di grave pericolo in cui era stato posto per colpa degli stessi agenti, e perciò non poteva avere interrotto il nesso di causalità tra la colpa iniziale ed il danno, per il noto

Digitized by Google

principio « causa causarum est causa causati ». Con tale assunto però il ricorrente, sotto il pretesto di difettosa motivazione, in realtà tende a provocare una revisione del giudizio di merito.

Invero la Corte di Appello ritiene in fatto, in base alle rispettive deduzione delle parti, che quando fu avvisato il treno, il ricorrente era già disceso dal quadriciclo, ma invece di allontanarsi dal luogo del pericolo, mentre ne avrebbe avuto il tempo, volle, non richiesto, aiutare i due agenti a rimuoverlo dal binario, e non essendovi del tutto riusciti, il treno sopraggiunto ne investiva la parte ancora rimasta nel binario, che lo urtava, producendogli lesioni al ginocchio e contusioni varie. Tali essendo le circostanze di fatto accertate, a buona ragione la Corte di merito respinse la domanda di risarcimento proposta dal ricorrente, essendo pacifico in dottrina ed in giurisprudenza che è conseguenza diretta ed immediata del fatto illecito di colui che è in colpa. Or nel caso concreto il nesso di causalità fra la colpa iniziale degli agenti ferroviarii, che facevasi consistere nell'avere messo in movimento sul binario il quadriciclo, senza essersi accertati che nessun treno lo avrebbe percorso in quell'ora, e l'evento dannoso, costituito dalle lesioni riportate dal ricorrente, per l'urto ricevuto dal quadriciclo investito dal treno sopraggiunto, era stato interrotto dalla colpa di costui, che fu causa diretta ed immediata del danno da lui sofferto, imperocchè, pure avendo il tempo necessario per allontanarsi dal luogo del pericolo e porsi al sicuro, come avrebbe fatto ogni uomo di comune, ordinaria diligenza, aveva voluto invece, benchè vecchio, obeso, e per di più inesperto di simili manovre, dar mano agli agenti, esponendosi ad un pericolo che per lui non sarebbe altrimenti esistito.

Ciò posto, giustamente la Corte respinse la prova testimoniale da lui invocata per dimostrare la pretesa istantaneità del fatto, che lo avrebbe posto in condizione di agire istintivamente, senza alcuna percezione del pericolo, al quale si esponeva, risultando tale circostanza esclusa dai fatti come sopra accertati. Per le addotte ragioni la denunziata sentenza è immeritevole di censura ed il ricorso come mal fondato deve essere respinto.

Per questi motivi rigetta. (*Omissis*).

Digitized by Google

Personale - Fondo garanzia cessioni - Somme pagate per il riscatto cessione all'Istituto cessionario - Ricupero - Prescrizione - Debito dell'impiegato verso il fondo fidejussore - Interessi.

L'azione spiegata dall'Amministrazione per ottenere il ricupero di quanto il fondo di garanzia ha pagato per il riscatto della cessione all'Istituto cessionario non è soggetta alla prescrizione quinquennale.

L'impiegato, che lascia l'impiego senza avere estinta la cessione, rimane debitore di quanto il fondo di garanzia, come fideiussore, ha dovuto pagare per il riscatto della cessione. L'art. 3 della legge 16 dicembre 1914 dà interpretazione autentica alle precedenti disposizioni in materia.

L'impiegato rimasto debitore deve corrispondere al fondo di garanzia, oltre gli interessi scalari pagati all'Istituto cessionario, anche gli interessi moratori per il ritardato rimborso di quanto da lui dovuto.

TRIBUNALE DI ROMA. — (Sezione I) 27 giugno 1923. — *Pres.* ed *est.* Pagano - Ferrovie dello Stato contro Torriani Tullio.

Omissis.

Il convenuto eccepisce preliminarmente la incompetenza del Tribunale per ragioni di valore, in quanto, a suo dire, la somma da lui dovuta non eccederebbe le lire millecinquecento. Ma è risaputo che il valore della causa ai fini della competenza si determina dalla domanda (art. 72 C. P. C.) e non già da quella somma che in definitivo si riconosca spettare all'attore, non potendosi ammettere che il giudice abbia prima, con manifesto vizio logico, ad esaminare il merito della causa e poi a seconda dei risultati di questo esame a dichiarare o meno la propria competenza a procedervi. L'eccezione pertanto manca di qualsiasi fondamento. Eccepisce quindi il convenuto la prescrizione quinquennale ai sensi dell'articolo 2144 C. C. deducendo che il credito doveva estinguersi a termini più brevi dell'anno sia per il carattere della cessione del

Digitized by Google

quinto, che importa la restituzione rateale del debito per ritenuta di quote mensili, sia per le richieste della stessa Amministrazione ferroviaria rivolte a quella provinciale di ritenere al Torriani, presso di essa impiegato, quote mensili di stipendio fino alla estinsione del credito. Ma neppure questa eccezione è fondata, perchè oggi non trattasi dei rapporti fra il Torriani e la Cassa di risparmio di Voghera in dipendenza della cessione, ma dell'azione spiegata dall'Amministrazione ferroviaria per ottenere il rimborso delle somme prelevate e pagate dal fondo di garanzia a favore della Cassa di risparmio a saldo della cessione in seguito al riscatto; di queste somme pagate per suo conto il Torriani è tenuto in una sola volta ad effettuare il rimborso.

Nè le richieste dell'Amministrazione istante intese ad ottenere dalla Amministrazione provinciale che eseguisse ritenute mensili sullo stipendio del Torriani per ottenere la graduale soddisfazione del credito, possono immutare il carattere di questo e condurre così all'applicazione di una particolare prescrizione che non lo riguarda.

Si aggiunga che tali ripetute richieste dell'Amministrazione ferroviaria, risultanti dalle lettere prodotte e dal convenuto comunicate, avrebbero interrotto ogni prescrizione.

Nel merito sostiene il convenuto che, avendo egli il 30 marzo 1914 presentato le dimissioni da applicato ferroviario, che furono il 1° aprile di detto anno accettate, senza avere diritto a pensione o indennità, ed avendo dopo di ciò, nel settembre 1914, l'Amministrazione ferroviaria proceduto al riscatto della cessione, essa non ha titolo per ripetere da lui quanto dal fondo di garanzia è stato pagato all'Istituto sovventore, in quanto la garanzia non potrebbe aver luogo che durante il tempo in cui era possibile l'alea del rischio. Ma questo assunto non può venire accolto. La legge 30 aprile 1908, istituendo all'articolo 8 il fondo di garanzia e quella del 13 luglio 1910, vietando all'articolo 3 ogni diversa stipulazione di garanzia, intesero provvedere a che gli impiegati trovassero credito senza sottostare a condizioni troppo onerose. Ma l'abbandono del servizio non produce la liberazione dell'impiegato dal debito assunto e rimasto non interamente soddisfatto; non vi è ragione alcuna per attribuire al legislatore la volontà di derogare dalle norme comuni del diritto, riconoscendo all'impie-

Digitized by Google

gato il privilegio di sottrarsi e perfino col fatto suo proprio quale è quello della volontaria dimissione allo adempimento dell'obbligo contratto.

Ora se il fondo di garanzia, in esecuzione di quello che è lo scopo del suo istituto, provvede esso a soddisfare l'obbligazione dell'impiegato rimasto inadempiente, ha diritto, al pari di ogni altro fideiussore, in base all'art. 1915 C. C. ad agire in via di regresso contro il debitore pel ricupero delle somme sborsate.

Non le regole che governano gli Istituti di mutua assicurazione, ma quelle relative alle dazioni di sicurtà devono nella specie venire applicate. Del resto l'art. 3 della legge 16 dicembre 1914, riproducendo le disposizioni dell'art. 22 regolamento 29 luglio 1914, ha tolto al riguardo ogni possibilità di dubbio, quando ha espressamente stabilito che i debiti lasciati insoluti verso il fondo di garanzia dagli impiegati ed operai che abbiano cessato dal servizio per qualsiasi causa potranno essere ricuperati su tutti i beni dei debitori.

Trattasi, come rilevasi anche dai lavori preparatori della legge, di una interpretazione autentica delle precedenti disposizioni, già comunemente osservate nel senso di riconoscere il diritto di regresso a favore del fondo di garanzia.

In ordine all'ammontare della somma dovuta dal Torriani, si osserva che i calcoli fatti dal Torriani stesso, per ridurla a cifra minore di quella pretesa dall'Amministrazione attrice, risultano infondati.

Invero il debito del convenuto verso l'Istituto sovventore era in complesso di L. 1578 e cioè L. 1398.89 capitale e L. 179.11 interessi a scalare, da pagarsi quindi gradualmente insieme con le rate del capitale, per modo che il debito doveva soddisfarsi a rate mensili di L. 26.30 ciascuna.

Ora sino a tutto febbraio 1914 vennero pagate a detto Istituto L. 657.50, delle quali solo due rate di L. 52.60 complessive soddisfatte dal Torriani ed il residuo in L. 604.90 prelevato dal fondo di garanzia.

Avendo poi questo fondo proceduto al riscatto, la somma da pagarsi per questo titolo consisteva nella differenza tra le L. 1578 e le L. 657.50 già pagate, con ulteriore detrazione di L. 49.90 che rappresentavano gli interessi a scalare decorrendi, i quali natu-

Digitized by Google

ralmente non erano più dovuti (come è anche prescritto dall'art. 8 della legge 30 giugno 1908), dal momento in cui, mediante il riscatto, si veniva a pagare in una sola volta il capitale residuale. Fu in base a questo calcolo che l'Amministrazione pagò alla Cassa di risparmio di Voghera a saldo L. 870 come risulta dal prodotto mandato e relativa quietanza, e sommando questa ultima somma con le L. 604.90 già prelevate, si ottiene la somma di L. 1475.50 che l'Amministrazione aveva diritto a ripetere dal Torriani. Ora nel marzo 1920 l'Amministrazione stessa potè ricuperare dal Torriani a mezzo di ritenute sul premio di congedamento L. 447.20 delle quali L. 415.21 furono conteggiate per interessi maturatisi a tutto il 30 marzo 1920 e L. 31.99 a scomputo del capitale, riducendo così il debito a L. 1443.51.

Non sussiste che quegli interessi non fossero dovuti al fondo di garanzia e che per tale modo si vengano dal Torriani a pagare gli interessi due volte. Invero gli interessi a scalare dovevano pagarsi all'Istituto sovventore in forza dell'obbligazione assunta dal convenuto che importava il pagamento rateale e quindi come il fondo di garanzia ebbe a pagarli invece del Torriani alla Cassa di risparmio fino al momento del riscatto, così ha diritto di ripeterli dal Torriani in base alle norme sopra indicate relative all'azione di regresso. Ma l'Amministrazione ha anche diritto di ottenere dal Torriani gli interessi moratorî, per non avere il medesimo adempiuto prontamente a quell'obbligo di rimborso che a lui incombeva. E poichè nella specie risulta dagli atti che fin dal 15 maggio 1911 il Torriani fu avvertito dall'Amministrazione che questa avrebbe proceduto al riscatto e successivamente con lettera 15 dicembre 1914 fu invitato al pagamento, non può dubitarsi che la costituzione in mora di lui sia regolarmente avvenuta e quindi il convenuto deve imputare a sè stesso se per il mancato pagamento del suo debito si è venuto ad accrescere degli interessi che si son venuti maturando e che, essendo stati, come si è detto, prelevati sino al marzo 1920, ascendono fino al 1° marzo 1923 a L. 173.22 oltre ai successivi.

Di conseguenza lo domanda attrice deve essere integralmente accolta; le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi (*omissis*).

Digitized by Google

Anno XVI - N. 45

8 Novembre 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(3834) Roma, 1923-24 - Stabilim. Poligr. per l'Amministr. dello Stato.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 12 *luglio* 1923, *n.* 1932, *riguardante l'autorizzazione all'amministrazione delle ferrovie dello Stato ad investire la somma di* 10 *milioni in mutui alle cooperative edilizie ferroviarie prelevandola dal fondo di riserva per i rischi di mare* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei pieni poteri conferiti al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Viste le leggi 5 ottobre 1920, n. 1432; 7 aprile 1921, n. 463 e 20 agosto 1921, n. 1177, concernenti la concessione di mutui a società cooperative tra il personale dell'amministrazione ferroviaria per la costruzione di case economiche e popolari;

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli delle finanze e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a mutuare la somma di L. 10,000,000 alle società cooperative edilizie tra il personale ferroviario, in aggiunta ai fondi già concessi, ed alle medesime condizioni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 novembre 1923, n. 223.

Digitized by Google

La somma predetta sarà prelevata dal fondo di riserva costituito dall'esercizio di navigazione per i rischi di mare durante il periodo bellico, e rimarrà di proprietà dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, a favore della quale saranno devolute le relative quote di ammortamento ed il contributo nel pagamento degli interessi già stanziati nel bilancio del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *settembre* 1923, *n.* 2123, *concernente le modificazioni alle condizioni e tariffe dei trasporti sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 12 ottobre 1923, n. 244.

Digitized by Google

col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, e il R.° decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti i Regi decreti-legge 29 ottobre 1920, n. 1523 e 21 agosto 1921, n. 1270, e il R. decreto 23 febbraio 1911, n. 246;

Udito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le percentuali di aumento sulle tariffe viaggiatori delle ferrovie dello Stato sono le seguenti, senza limitazione di percorrenza:

a) 220 per cento per la 1ª e 2ª classe;
200 per cento per la 3ª classe

per i biglietti di qualsiasi specie esclusi quelli di abbonamento;

b) 230 per cento per la 1ª e 2ª classe;
210 per cento per la 3ª classe

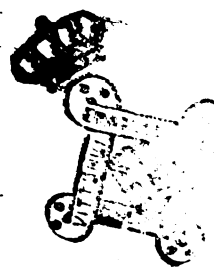
per i biglietti di abbonamento di qualsiasi specie.

Tali percentuali si applicano in via suppletiva con arrotondamento ai cinque centesimi superiori.

Art. 2.

Le vie facoltative di cui nel prospetto allegato alla « tariffa differenziale *A* per i viaggi di corsa semplice » (Parte seconda delle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori) sono abolite.

I biglietti di corsa semplice di qualunque specie e tassati in base a qualsiasi tariffa per una fra le vie ammesse come deviazioni sono validi anche per le altre vie ammesse più brevi.

Digitized by Google

Art. 3.

E' ripristinato il rilascio dei biglietti di andata e ritorno di cui l'art. 25 delle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori sospeso con l'art. 1, punto 1°, lettera *a*), del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53.

Il disposto di cui al secondo comma dell'art. 4 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159, è esteso ai biglietti di andata-ritorno.

Il detto articolo 25 delle tariffe è sostituito dal seguente:

Art. 25. — *Biglietti di andata e ritorno.* — « Fra le sta-« zioni nel raggio di 100 chilometri e dai capoluoghi delle pro-« vincie al capoluogo della rispettiva regione, nonchè vice-« versa, l'Amministrazione potrà istituire biglietti valevoli « per corse di andata e ritorno con la riduzione del quindici « per cento sui prezzi medi per treni diretti ed omnibus di « cui l'art. 13 e sui prezzi per treni omnibus nel caso di rela-« zioni interessanti linee servite esclusivamente da treni om-« nibus.

« Il prezzo computato per il percorso di andata si raddop « pia.

« E' proibita la cessione in qualsiasi modo, del biglietto « che serve pel ritorno ».

Art. 4.

Nell'allegato N. 6-*A* alle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori (allegato 2 al R. decreto-legge 21 agosto 1921, n. 1270) all' « elenco degli itinerari dei biglietti di abbonamenti speciali », sono apportate le modificazioni ed aggiunte di cui all'allegato 1 al presente decreto.

Art. 5.

I prezzi delle « Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo », da stabilirsi secondo l'art. 2 dell'allegato 6-D alle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori (allegato 3 al R. decreto-legge 21 agosto 1921, n. 1270) sono aumentati del trenta per cento prima di essere arrotondati alla lira superiore.

Digitized by Google

Art. 6.

Nella parte seconda delle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori è aggiunto il nuovo allegato 4-A « Biglietti speciali a prezzo ridotto per viaggi in comitiva » formante l'allegato 2 al presente decreto.

Art 7.

Il rilascio dei biglietti settimanali di cui alla tariffa speciale interna D, compresa nella parte quinta delle tariffe e condizioni per trasporti di viaggiatori, è esteso alle percorrenze fino a 50 chilometri.

I prezzi dei biglietti suddetti per le percorrenze da 31 a 50 km. sono quelli stabiliti dalla medesima tariffa per i biglietti festivi.

La tariffa speciale interna D è applicabile solo agli operai e braccianti, i quali per l'acquisto e l'uso dei biglietti settimanali o festivi devono esibire una apposita tessera di riconoscimento che viene rilasciata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato al prezzo di L. 1.50. Su detta tessera sarà applicata la fotografia del titolare, che egli fornirà a sue spese in doppio esemplare, e sulla tessera medesima sarà certificata, dal sindaco della località di residenza del titolare, la residenza di lui e il luogo di lavoro ove deve recarsi.

Art. 8.

E' vietata l'emissione di biglietti ferroviari con tessera a pagamento a favore di comitati, enti, associazioni e simili in occasione di esposizioni, gare, feste, fiere, pellegrinaggi, manifestazioni di ogni altro genere di cui alle leggi 7 luglio 1907, n. 429, e 9 luglio 1908, n. 406.

Art. 9.

Anche per gli aumenti percentuali di cui al presente decreto resta fermo il disposto dell'articolo 12 del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2159.

Digitized by Google

Art. 10.

Nelle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato sono apportate le aggiunte e modificazioni risultanti dall'allegato 3 al presente decreto.

L'Amministrazione ferroviaria, quando le condizioni dei traffici a suo giudizio lo richiedano, potrà elevare o ridurre nella misura massima del 20 % i prezzi della tariffa ordinaria n. 34 P. V., fatta eccezione di quelli della serie III.

Art. 11.

Le norme di cui agli art. 1 e 2 del R. decreto 23 febbraio 1911, n. 246, sono sostituite dalle seguenti:

Sui tronchi delle linee complementari a sezione ridotta della Sicilia esercitate dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato si applicano, per i trasporti delle persone e delle cose, le condizioni e le tariffe in vigore sulle linee dello Stato con la riduzione del venticinque per cento, estensibile alle tasse minime per spedizione, ma non alle tasse accessorie.

Da tale riduzione restano esclusi i trasporti di persone e di cose che si eseguiscono in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, per i quali trasporti valgono, anche per i detti tronchi, le tariffe e condizioni vigenti sulla rete principale.

I trasporti in partenza dalle stazioni dei tronchi a sezione ridotta e diretti a stazioni poste oltre quella di allacciamento con la rete principale su linee della rete stessa, o viceversa, saranno effettuati in servizio di corrispondenza, ed al trasbordo delle cose nella stazione di allacciamento provvederà l'Amministrazione ferroviaria.

Potranno essere esclusi dal servizio di corrispondenza i trasporti di merci alla rinfusa, quelli che non soddisfacciano alle esigenze tecniche delle linee a sezione ridotta e quelli la cui manipolazione o il trasbordo possano presentare pericoli.

Le spedizioni a grandi velocità di un sol collo ciascuna fino a 40 kg. saranno tassate con i prezzi integrali della tariffa ordinaria n. 6 G. V. cumulando le distanze dei tronchi a sezione ridotta con quelle della rete principale.

Digitized by Google

Le spedizioni di giornali saranno tassate applicando una sola volta i prezzi integrali della tariffa ordinaria n. 7 G. V. per tutto il percorso dalla stazione di partenza a quella di destinazione.

Art. 12.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà a modificare ed a coordinare, in relazione alle norme contenute nel presente decreto, le disposizioni delle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose, del volume delle concessioni speciali e del regolamento per i trasporti militari.

Art. 13.

Gli allegati 1, 2 e 3 al presente decreto saranno vistati, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Art. 14.

I provvedimenti di cui ai precedenti articoli andranno in vigore dalle date che per ciascuno di essi saranno fissate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 15.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

ALLEGATO 1.

ELENCO DEGLI ITINERARÍ DEI BIGLIETTI DI ABBONAMENTO SPECIALE.

Nella descrizione degi itinerari di tutte le serie di abbonamenti speciali la dicitura « Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato » deve intendersi riferita *alle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato e sulle quali si applicano le tariffe viaggiatori delle ferrovie dello Stato.*

Nella descrizione dell'itinerario delle serie I e VI aggiungere il seguente a capo « Non sono comprese le linee: Ora Val Fiemme-Predazzo; Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena; Brunico-Campo Tures (Sand); Mori-Riva; Trento T. V.-Malè ».

Serie VII

Nella descrizione dell'itinerario della serie VII alle parole: « che si trovano a sud della linea Roma-Sulmona-Pescara, questa compresa », sono da sostituire le seguenti: « che si trovano a sud della linea Roma-Sulmona-Castellamare Adriatico, questa compresa ».

Serie X.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano ad occidente di quella Chiasso-Milano-Pavia-Voghera-Arquata S.-Busalla-Sampierdarena, questa compresa, più il tronco Sampierdarena-Sarzana.

Comprende inoltre le linee di navigazione del Lago Maggiore.

Serie XI.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, comprese fra quella Aosta-Torino-Alessandria-Arquata S.-Voghera-Piacenza-Parma-Modena-Nogara-Verona-Palazzolo sull'Oglio-Bergamo-Calolzio O. Chiavenna, questa compresa, più i tronchi Arquata S.-Genova; Modena-Bologna; Palazzolo sull'Oglio-Paratico e Colico-Sondrio.

Comprende inoltre le linee di navigazione dei laghi Maggiore e di Como.

Serie XII.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano ad oriente di quella Brennero-Verona-Nogara-Bologna-Ferrara, questa compresa, più i tronchi Bolzano-Malles e Verona-Desenzano.

Digitized by Google

Comprende inoltre le linee di navigazione del Lago di Garda.

Non comprende le linee: Brunico-Campo Tures (Sand); Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena; Trento T. V.-Malè; Ora Val Fiemme-Predazzo.

Serie XIII

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, comprese fra quelle Genova-Mignanego-Novi-Milano-Verona-Padova-Rovigo-Ravenna-Rimini-Faenza-Firenze-Pisa-Genova, queste comprese, più i tronchi Pisa-Livorno; Rimini-Ancona porto; Rovigo-Chioggia e Padova-Venezia.

Serie XIV.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud di quella Genova-Vezzano-Parma-Bologna-Ferrara, questa compresa, fino alla linea Roma-Orte-Terni-Fabriano-Albacina-Macerata-Portocivitanova, questa compresa, più il tronco Terni-Aquila.

Serie XV.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud di quella di Livorno-Empoli-Firenze-Pontassieve-Foligno-Falconara M., questa compresa, fino a quella Napoli Marittima-Cancello-Caianello-Sulmona-Pescara, questa compresa, più i tronchi Fabriano-Urbino; Falconara-Rimini e Ancona-Ancona Porto.

Serie XVI.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud di quella Nettuno-Roma-Sulmona-Castellammare A., questa compresa, fino alla linea Salerno-Avellino-Benevento-Foggia-Manfredonia, questa compresa.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei lavori pubblici:
CARNAZZA.

ALLEGATO 2.

ALLEGATO 4-A ALLE TARIFFE E CONDIZIONI PER I TRASPORTI.
PARTE SECONDA (edizione 1° luglio 1916).

(*Biglietti speciali a prezzo ridotto per viaggi in comitiva*).

1° Alle persone viaggianti in comitiva, con un medesimo treno,

Digitized by Google

per il medesimo scopo e per percorrenze complessive non inferiori a 50 km. o paganti per tanti, sono concesse le seguenti riduzioni:

a) per comitive di almeno 25 persone adulte o paganti per tante e fino a 100, ribasso del 20 % sul prezzo della tariffa ordinaria (generale o differenziale *A* secondo la distanza):

b) per comitive di almeno 101 persone adulte o paganti per tante, ribasso del 30 % sulla tariffa ordinaria (generale o differenziale *A* secondo la distanza).

Per dette comitive come pure per quelle del precedente comma *a*) venendo chiesta l'effettuazione di treni specali con vetture di classi differenti, dovranno essere pagati non meno di 12 biglietti di 1ª, 48 di 2ª e 60 di 3ª, ed in ogni caso l'importo complessivo da pagarsi per ogni treno, non potrà essere inferiore a quello di 400 biglietti di 3ª per il percorso domandato ed al prezzo di cui al seguente comma *c*);

c) per comitive viaggianti in treni speciali di sola 3ª classe composte di non meno di 400 persone o paganti per tante, ribasso del 40 % sulla tariffa ordinaria (generale o differenziale *A* secondo la distanza): il medesimo ribasso del 40 % viene pure accordato ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe quando sia domandata l'aggiunta al treno speciale di una sola vettura di 2ª o di una sola vettura mista di 1ª e 2ª e purchè siano pagati rispettivamente 48 posti di 2ª oppure 12 di 1ª e 24 di 2ª in aumento all'importo dei biglietti di 3ª classe, fermo per questi il minimo di 400;

d) nel caso di treni speciali che raccolgano viaggiatori in partenza da varie stazioni lungo l'itinerario, si applicherà ai singoli gruppi composti di almeno 10 persone cascuno e per le rispettive percorrenze, la medesima riduzione applicabile al gruppo partente dalla stazione di origine del treno.

Debbono però essere garantiti in partenza i quantitativi minimi previsti dai precedenti comma *b*) e *c*);

e) i ragazzi dai 3 ai 7 anni sono trasportati a metà del prezzo per adulti e concorrono nella formazione del quantitativo minimo di persone in ragione di due ragazzi per un adulto.

2° Qualora non ricorra l'applicazione della tariffa differenziale *A* ed il percorso sia effettuato anche per una parte soltanto con treni diretti, la percentuale di riduzione viene calcolata sulla tariffa generale per treni diretti per l'intero percorso.

Nel caso di treni speciali richiesti con caratteristica di treni diretti, la riduzione si applica sulla tariffa generale diretta o sulla tariffa differenziale *A* a seconda del percorso. Nei casi di treni speciali pei quali non viene richiesta la caratteristica di treni diretti, la riduzione si applica sulla tariffa generale per treni omnibus o sulla differenziale *A* se di questa ricorra l'applicazione.

3° Per i treni speciali effettuati in base alla presente tariffa non è applicabile l'art. 6 della parte I, nè le disposizioni speciali

Digitized by Google

contenute nelle « Disposizioni e tariffe generali » della parte V delle tariffe e condizioni (edizione 1916). All'atto della richiesta del treno speciale deve essere versato l'importo di lire duecento per deposito cauzionale. Se per causa di chi richiese il treno la partenza non avesse luogo nel giorno ed ora convenuti, l'Amministrazione ha diritto di non darvi più corso e le rimane devoluto il deposito.

4° Gli itenerari che a norma della tariffa ordinaria non costituiscono un viaggio di corsa semplice sono tassati come due viaggi di corsa semplice aventi ciascuno una percorrenza pari alla metà di quella complessiva. Sono considerati come viaggi unici quelli effettuati senza interruzione sulla rete dello Stato; i percorsi disgiunti uno dall'altro, oppure riuniti da linee di altre Amministrazioni sono invece considerati come altrettanti viaggi distinti, e tassati separatamente.

5° La validità dei biglietti rilasciati in base alla presente tariffa è di giorni 15 per quelli aventi una percorrenza complessiva non superiore ai 500 chilometri o di giorni 30 per quelli di percorrenza superiore.

6° Il trasporto delle comitive, tanto con treni ordinari che speciali, può avere luogo solo in quanto lo consentano le esigenze del servizio ed è in facoltà dell'Amministazione di sostituire con altri i treni ordinari domandati e, quando lo giudichi necessario, di sospendere in tutto od in parte l'applicazione della presente tariffa.

Ferma rimanendo tale facoltà le comitive composte di non oltre 100 persone sono di regola ammesse in tutti i treni, salvo le eccezioni contemplate nell'orario ufficiale.

7° L'organizzatore della comitiva risponde in solido con i viaggiatori delle somme dovute all'Amministrazione in caso di erronea tassazione o di irregolarità.

8° I biglietti danno diritto ad effettuare un numero illimitato di fermate intermedie; la durata di esse è vincolata soltanto dalla validità del biglietto

9° In quanto non siano modificate dalla pesente tariffa, e dalle condizioni particolari d'applicazione della medesima stabilite dall'Amministrazione, valgono per l'uso dei biglietti per comitive le norme e condizioni per l'uso dei biglietti a tariffa ordinaria.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici:

CARNAZZA.

ALLEGATO 3.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI AL VOLUME I DELLE « CONDIZIONI E TARIFFE PER I TRASPORTI DELLE COSE » SULLE FERROVIE DELLO STATO.

(Edizione 1° gennaio 1922).

1. *Art. 24 delle condizioni (della tariffa applicabile).*

L'art. 24 è sostituito dal seguente:

« A ciascuna spedizione si applica la tariffa che per ragione di prezzo sia più vantaggiosa allo speditore; se però per una stessa merce esistono più tariffe con condizioni di responsabilità differenti e lo speditore domanda quella, o la relativa classe, che stabilisce condizioni di responsabilità più onerose per la ferrovia, tale domanda ha effetto malgrado esista altra tariffa con prezzi più vantaggiosi; ogni diversa domanda, anche generica, è tenuta nulla ».

2. *Art. 31 delle condizioni (carico e scarico).*

Il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

« § 1. *Chi eseguisce le operazioni.* — Le operazioni di carico e di scarico per le spedizioni in piccole partite spettano all'Amministrazione.

« Le operazioni di carico e scarico di tutte le cose spedite a carro, o come tali considerate dall'Amministrazione, devono essere effettuate dagli speditori e dai destinatari, salve le speciali disposizioni che regolano i trasporti vincolati a dogana.

« Quando l'Amministrazione, per ritardato o mancato carico e scarico da parte del mittente o del destinatario, per necessità di trasbordo o per altre cause imputabili al mittente o al destinatario, debba provvedere alle operazioni suddette, percepisce per ogni operazione il compenso prescritto (Allegato 1, n. 12).

« Se con la stessa lettera di vettura una merce da tassare a carro o da considerare come tale viene spedita insieme con altra merce da tassare come piccola partita, le operazioni di carico e di scarico debbono essere eseguite per l'intera spedizione dal mittente e dal destinatario ».

3. *Art. 40 delle condizioni (responsabilità del mittente e diritti dell'Amministrazione per l'annullamento e per le modificazioni del contratto di trasporto).*

Il paragrafo 3 è annullato e sostituito dal seguente:

« § 3. *Invio a nuova destinazione.* — Nel caso di disposizione del mittente per l'invio di una spedizione ad altra destinazione o per il suo ritorno alla stazione di partenza, il proseguimento o il

ritorno della spedizione si considera come un nuovo contratto di trasporto. Le tariffe eccezionali però si applicano ad ambedue i percorsi, sempre senza cumulo, se competono alla stazione primitiva di partenza ed a quella di definitiva destinazione o se quella di ritorno è compresa nella tariffa eccezionale tanto come stazione mittente quanto come stazione destinataria.

« L'Amministrazione ha la facoltà di subordinare tale invio o ritorno al versamento di un congruo deposito quando, a suo giudizio, il valore della merce sia inferiore alle tasse ed alle spese di trasporto ».

4. *Art. 43 delle condizioni (del termine di resa).*

Il numero 1 del § 1 è abrogato.

Nel testo del n. 2 del § 1 dell'articolo stesso sono soppresse le parole « di peso eccedente i 50 kg. ».

Al 1° comma del § 3 sono aggiunti i seguenti:

« La prosecuzione col treno coincidente è obbligatoria ed i termini di resa saranno calcolati consecutivamente solo quando fra l'orario del treno che porta la spedizione e l'orario di quello coincidente esista un intervallo di almeno un'ora; in caso contrario i termini di resa sono calcolati come consecutivi soltanto dal treno successivo.

« Se il trasporto deve passare su linee di altra Amministrazione l'intervallo suddetto nella stazione di transito fra le due Amministrazioni deve essere di almeno due ore ».

5. *Art. 50 delle condizioni (responsabilità degli speditori per irregolarità nella dichiarazione della merce e per eccedenza di carico).*

Nel § 2, comma *b*) le parole « o se le spedizioni pur essendo esattamente dichiarate e ben condizionate esternamente, non abbiano l'imballaggio interno conforme a quello prescritto » sono sostitutite dalle seguenti « o se, pur essendo regolare la dichiarazione della merce, non siano state rispettate le norme e le modalità stabilite per gli imballaggi e per l'interna condizionatura dei colli ».

6. *Art. 51 delle condizioni (momento in cui sorge il diritto alle tasse e alle sopratasse. Esoneri)*

Il comma *a*) del paragrafo 2 è soppresso.

7. *Art. 67 delle tariffe (calcolo dei prezzi di trasporto).*

Il secondo periodo del paragrafo 6 è annullato e sostituito dal seguente:

« Nel prezzo complessivo di trasporto o nell'ammontare dei diritti accessori, non compresi nel detto prezzo, la frazione inferiore a cinque centesimi di lira si abbandona e la frazione uguale o

Digitized by Google

superiore a cinque centesimi si arrotonda alla decina immediatamente superiore ».

Il paragrafo 7 è soppresso.

8. *Art. 68 delle tariffe (diritto fisso e diritto di transito).*

E' annullato e sostituito dal seguente:

« Art. 68. *Diritto di transito.*

« § 1. Le spedizioni a grande ed a piccola velocità in servizio di corrispondenza italiano sono soggette, rispetto alla stazione di transito, ad un diritto di transito per le ferrovie dello Stato di L. 0.50 per tonnellata di peso tassabile o per capo di bestiame ascritto alla serie *A* e *B* della tariffa n. 4 G. V., di L. 0.05 per capo di bestiame ascritto alla serie *C* e *D* della tariffa stessa e di L. 0.10 per ogni mille lire di valore dichiarato.

« § 2. Allo stesso trattamento, rispetto alla stazione di transito con l'estero, sono sottoposte tutte le spedizioni di cose a grande ed a piccola velocità, eccezione fatta per quelle che si eseguiscono in base alle tariffe dirette.

« Nelle operazioni alle stazioni di transito l'Amministrazione agisce senza l'intervento di intermediari ».

9. *Art. 70 delle tariffe (spedizioni in piccole partite ed a carro. Pesi minimi tassabili).*

Dopo il secondo comma del § 4 è aggiunto il seguente: « I carri a quattro o più assi si considerano come due carri a bilico ».

10. *Art. 72 delle tariffe (tassazione delle spedizioni di merci diverse).*

E' annullato e sostituito dal seguente:

« § 1. Il collo contenente merci di diversa qualità si considera, agli effetti della tassazione, come costituito della merce maggiormente tassata fra quelle che lo compongono ».

« § 2. Le spedizioni composte di merci diverse delle quali non sia stato dichiarato partitamente il peso si considerano, agli effetti della tassazione, come esclusivamente costituite della merce maggiormente tassata.

« Quando invece siano dichiarati i pesi separati delle singole qualità di merci costituenti la spedizione, le tasse si computano in base alla classe o tariffa competente a ciascuna merce, purchè non torni più favorevole per la parte la tassazione come al capoverso precedente.

« § 3. L'eventuale differenza in meno per raggiungere il peso minimo stabilito dalle classi o tariffe si aggiunge al peso della merce maggiormente tassata ».

Digitized by Google

11. *Art. 76 delle tariffe (rispedizioni).*

Gli ultimi due capoversi sono sostituiti dai seguenti:

« La rispedizione è soggetta ad un diritto di L. 0.50 per tonnellata di peso tassabile o per capo di bestiame ascritto alle serie *A* e *B* della tariffa n. 4 G. V., di L. 0.05 per capo di bestiame ascritto alle serie *C* e *D* della tariffa stessa e di L. 0.10 per ogni mille lire di valore dichiarato.

« L'Amministrazione è in facoltà di ordinare il trasbordo delle cose ogni volta che le esigenze del servizio lo richiedano.

« Quando il trasbordo ha comunque luogo a cura e spese del mittente, già destinatario della spedizione originaria, non è dovuto il diritto di cui sopra ».

12. *Art. 77 delle tariffe (tariffe dei bagagli).*

La voce « Campionari di oggetti preziosi, ecc. », che figura nel § 1, è così modificata:

« Campionari di oggetti preziosi (cioè di oreficeria, gioielleria, argenteria, orologeria e simili), di merletti e pizzi a mano, di pelli da pellicceria, di pellicce manifatturate, di seta tratta greggia o manifatturata, di seta artificiale in fili, di tessuti e lavori di seta tanto naturale che artificiale, di abiti e cappelli, completi o no, per signora ».

In fine al § 1 è aggiunto il seguente capoverso:

« Pei cani da caccia accompagnati dai cacciatori viaggianti in terza classe, la tassa per il cane non deve comunque essere superiore ad un biglietto di terza classe ».

13. *Tariffa ordinaria n. 1. G. V.*

La tassa minima sul valore è elevata da L. 1 a L. 2; la tassa sul peso eccedente 6 kg. per ogni mille lire indivisibili sarà da computare in base alla tariffa n. 6, serie *B*, e 14, secondo i casi.

14. *Tariffa ordinaria n. 2 G. V.*

Nell'intestazione sono aggiunte le seguenti merci: « Seta artificiale in fili, tessuta ed in lavori; pellicole per cinematografi (films) ».

Il prezzo minimo per spedizione è quello della tariffa n. 6, serie *B*, secondo i pesi e le percorrenze.

15. *Tariffa ordinaria n. 3 G. V.*

Sono soppressi i diritti fissi stabiliti dalla tariffa ordinaria n. 3 G. V. ed i prezzi per chilometro previsti dalla tariffa stessa in L. 0.50, 0.75 e 0.15 sono rispettivamente sostituiti da L. 0.55, 0.80 e 0.16.

16. *Tariffa ordinaria n. 4 G. V.*

Nel § 3 cap. 1°, sostituire « 6 » con « 6 serie *B* »: nel § 3 cap. 2 sostituire « 6 » con « 6 serie *A* ».

17. *Tariffa ordinaria n. 6 G. V.*

I prezzi della tariffa ordinaria n. 6 G. V. sono sostituiti dai seguenti:

Digitized by Google

TARIFFA ORDINARIA N. 6 G .V.

Spedizioni di un sol collo ciascuna.

Nomenclatura	Zone di percorrenza	Prezzi per ogni spedizione			
		fino a 10 Kg.	da oltre 10 a 20 Kg.	da oltre 20 a 30 Kg.	da oltre 30 a 40 Kg.
		Lire			
SERIE *A*.					
Merci fruenti delle tariffe N. 8, 12 e 13 G. V.	Fino a 100 Km. .	0.50	1 —	1.50	2 —
	Da 101 a 400 Km.	1 —	2 —	3 —	4 —
	Oltre 400 Km.. .	1.50	3 —	4.50	6 —
SERIE *B*.					
Merci in genere	Fino a 100 Km. .	1 —	2 —	2.50	3 —
	Da 101 a 400 Km.	1.50	3 —	4.50	6 —
	Oltre 400 Km.. .	2.50	4.50	6.50	9 —

	Stazioni mittenti e destinatarie	fino a 20 Kg.	da oltre 20 a 40 Kg.
SERIE *C*.			
Agrumi (arance, mandarini e limoni).	Da quelle della linea Fiumicino-Roma - Castellamare Adriatico-Teramo-Tortoreto Nereto Controguerra e al sud di essa per tutte le stazioni della rete con percorso di oltre 400 Km.	1.50	3 —

La condizione speciale 5ª è sostituita dalla seguente:

« I pacchi spediti con la domanda di consegna in stazione fatta dai mittenti nella lettera di vettura, dovranno essere ritirati entro 16 ore se la lettera di avviso è consegnata a mano o rimessa per

Digitized by Google

espresso ed entro le 24 ore se la lettera d'avviso è rimessa alla posta, decorribili a norma dell'ultimo comma del § 4 dell'articolo 46. Trascorsi detti termini senza che il ritiro diretto sia avvenuto, l'Amministrazione ha facoltà di consegnare a domicilio i pacchi non ritirati in tutte le località nelle quali esiste tale servizio ».

Nella condizione speciale 8ª sono da cancellare le « pellicole per cinematografi (films) »

18. *Tariffa ordinaria n. 7 G. V.*

Il prezzo della tariffa ordinaria n. 7 G. V. è ridotto a L. 0.07 fermo restando il prezzo minimo per spedizione di L. 0.40.

19. *Tariffe ordinarie n. 8, 12 e 13 G V*

La condizione speciale 1ª è sostituita dalla seguente:

« Il prezzo di ogni spedizione non può essere inferiore a L. 2 per i percorsi fino a 100 km., a L. 4 per i percorsi da 101 a 400 km. ed a L. 6 per quelli oltre i 400 km. »

20. *Tariffa ordinaria n. 10 G. V.*

E' soppressa.

21. *Tariffe ordinarie n. 9, 11 e 14 G. V.*

Le condizione speciale 1ª è sostituita dalla seguente:

« Il prezzo di ogni spedizione non può essere inferiore a L. 3. per i percorsi fino a 100 km.; a L. 6 per i percorsi da 101 a 400 km ed a L. 9 per quelli oltre i 400 km. ».

Il quadro dei prezzi della tariffa n. 14 è sostituito dal seguente:

Serie *A*. Spedizioni di peso oltre kg. 40:

Prezzi della classe n. 4.

Serie *B*. Spedizioni a carro tonn. 5:

Prezzi della classe n. 5.

Nella condizione speciale 2ª della tariffa n. 14 sono da cancellare le « pellicole per cinematografi (films) »

22. *Tariffe ordinarie n. 5 G. V. e 31 P. V.*

a) il primo capoverso delle tariffe ordinarie n. 5 G. V. e 31 P. V. resta annullato e sostituito dai seguenti:

« I veicoli montati sulle ruote si tassano sul peso effettivo, se superiore a quello minimo indicato per uno o più veicoli. e con i prezzi delle classi indicate nella seguente tabella.

« Per i veicoli in più dei tre caricati nello stesso carro il peso minimo stabilito per tre veicoli deve essere aumentato di kg. 500 per ogni veicolo, fermo restando l'applicazione della classe di prezzo competente per tre veicoli »;

Digitized by Google

b) nel quadro 1° delle dette tariffe alle parole « per 3 o più id. id. », sono sostituite quelle « per 3 id. id. »;

c) il quadro 2° della tariffa ordinaria n. 5 G. V. è sostituito dal seguente:

II. — *Veicoli circolanti sulle proprie ruote.*

QUALITÀ	Peso minimo tassabile — Tonn.	Classe
Carrozze e carri	8	P
Locomotive e locomotive-tender a vapore .	20	M
Locomotori elettrici	50	O
Tender separati	15	N

d) nelle tariffe n. 5 G. V. e 31 P. V. le indicazioni del peso minimo di tonn. 2,5 e delle classi *B* e *c*, poste di contro alla voce « veicoli automobili, ecc., scale, ponti meccanici, ecc. », sono sostituite dalle seguenti:

Per la tariffa n. 5 *G. V.*:

Per un veicolo o telaio	tonn.	2,5	Classe	*B*
Per due veicoli o telai caricati nello stesso carro	»	4	»	*A*
Per tre id. id.	»	5	»	*A*

Per la tariffa n. 31 *P. V.*:

Per un veicolo o telai	tonn.	2,5	Classe	*c*
Per due veicoli o telai caricati nello stesso carro	»	3,6	»	*b*
Per tre id. id.	»	4,5	»	*a*

e) la condizione speciale 2ª di entrambe le tariffe è soppressa e sostituita dalla seguente:

« Le spedizioni composte di veicoli di diversa specie si tassano in base ai pesi minimi propri delle diverse specie e quantità di veicoli, ridotti di un quinto se la spedizione è composta di due veicoli e di un quarto se la spedizione è composta di tre o più veicoli, ferma sempre la tassa sul peso reale di ciascuna specie, se superiore ».

Nella condizione speciale 7ª della tariffa n. 5 G. V. sostituire « 6 » con « 6 serie *B* ».

23. *Tariffa ordinaria n.* 32 *P. V.*:

E' soppressa.

Digitized by Google

24. *Tariffa ordinaria n. 33 P. V.*:

L'ultima colonna è soppressa.

Le note (1) e (2) sono sostituite dalle seguenti:

1. Il peso minimo per spedizione è di 10 chilogrammi,

2. Le operazioni di carico e di scarico spettano, per le spedizioni fino a 50 kg., all'Amministrazione; per quelle di peso superiore al mittente e al destinatario;

3. In aggiunta ai prezzi suesposti è dovuta una tassa per sorveglianza lungo il viaggio in ragione di L. 2.50 per tonnellata di peso tassabile.

25. *Tariffa ordinaria n. 34 P. V.*:

La tariffa ordinaria n. 34 P. V. è sostituita dalla seguente, ferme restando le attuali condizioni speciali di applicazione.

TARIFFA ORDINARIA N. 34 P. V.

Le spedizioni che, venendo dall'estero, sono pure destinate all'estero, attraversando l'Italia tra due punti di confine terrestri, o tra due dei porti appresso nominati, o tra un punto di confine terrestre e uno dei porti stessi, si tassano, per il percorso esclusivo delle linee dello Stato, in base ai prezzi seguenti:

I Serie.

Spedizioni:

Senza vincolo di peso: prezzi della classe 58;

Con vincolo di cinque tonn.: prezzi della classe 60;

Con vincolo di dieci tonn.: prezzi della classe 63.

Appartengono a questa serie tutte le merci non menzionate nelle seguenti serie.

II Serie.

Spedizioni:

Senza vincolo di peso: prezzi della classe 62;

Con vincolo di cinque tonn.: prezzi della classe 64,

Con vincolo di dieci tonn.: prezzi della classe 70.

Appartentono a questa serie le seguenti merci:

— Acque minerali naturali od artificiali.
— Alcool o spirito in botti, barili, stagnoni e serbatoi.
— Allume di rocca.
— Bacche o coccole.
— Birra.
— Bitume solido e fluido.
— Cascami di cotone e di lana, in balle pressate.
— Castagne.
— Colofonia o pece greca.
— Cortecce per tinta o per concia.

Digitized by Google

— Cotone grezzo in balle pressate.

— Crusca, cruschello o tritello.

— Dégras.

— Farina di castagne.

— Farina di cereali, cioè di avena, durra, farro, frumento, formentone o granoturco, orzo, riso, segala e spelta.

— Ferro, acciaio e ghisa in lavori gettati, stampati, fucinati, piallati, limati, torniti, forati, inchiodati, ribaditi, grezzi ed anche incatramati, spalmati di minio, zincati, di peso di oltre kg. 100 ciascuno.

— Formaggi sodi.

— Lana sudicia o calcinata, in balle pressate.

— Lardo e lardoni.

— Legno comune lavorato con l'ascia, segato tanto diritto quanto con curvature o piallato.

— Legni per tinta o per concia.

— Legumi, cioè ceci, cicerchie, fagiuoli, fave, lenticchie, lupini, piselli secchi.

— Macchine (e parti di) escluse: le macchine da scrivere, gli aritmometri, le macchine calcolatrici e simili macchine di precisione, le macchine elettriche e pneumatiche di peso fino a 100 kg. ciascuna

— Melazzo.

— Miglio.

— Natrone.

— Oli vegetali d'ogni sorta, esclusi gli oli medicinali ed essenziali.

— Ozocerite (cera fossile) greggia.

— Patate.

— Pelli d'animali bovini, equini, di cammello o di altri grossi animali, secche, fresche anche salate od incalcinate.

— Penne e piume d'anitra, d'oca (escluso il piumino e le penne da scrivere); di pollame (escluse quelle di coda di gallo e di tacchino); di uccelli (escluse quelle di ornamento): misto per lavori e concime.

— Pesci secchi, affumicati, salati ed in salamoia.

— Petrolio.

— Potassa del commercio (carbonato di potassio greggio).

— Resine di abete, di larice, di pino e gallipot.

— Robbia (radica di) in balle compresse.

— Rotaie per ferrovie e tramvie.

— Sapone non profumato.

— Sego.

— Semi oleosi.

— Soda del commercio, compresa la soda artificiale (soda Solvay, Leblanc, ecc.) in botti o barili.

— Sommacco (foglie di).

— Travature e pezzi preparati di ferro, ghisa o lamiera per ponti e fabbriche.

— Trementina naturale.

— Vetrerie e cristallami.

— Vetriolo verde.

— Vini.

— Zucchero comune e greggio.

III Serie.

Spedizioni con vincolo di peso di 10 tonn.: prezzi della classe 74.

Appartengono a questa serie i cereali come: avena anche schiacciata; durra farro; frumento; formentone o granoturco; orzo comune, perlato, tallito (malto); riso; segala; spelta.

IV Serie.

Spedizioni di veicoli eseguite in base alla tariffa ordinaria n. 31 P. V.: riduzione del 10 % sui prezzi della tariffa stessa.

26. *Tariffe eccezionali della grande e piccola velocità*:

Nelle tariffe eccezionali della grande e della piccola velocità in cui è indicata la linea Fiumicino-Roma-Castellamare Adriatico, deve leggersi invece: « Linea Fiumicino-Roma-Castellammare Adriatico-Teramo-Tortoreto Nereto Controguerra ».

27. *Tariffa eccezionale n.* 118 *P. V.*:

a) fra le stazioni mittenti della serie *B* aggiungere quelle della linea Benevento-Caserta;

b) le serie *D* ed *E* sono annullate e sostituite dalla seguente:

SERIE *D*. — Assicelle di qualunque essenza preparate per cassette da imballaggio delle frutta e degli agrumi.

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonn.	Classe
Tutte le stazioni delle linee dello Stato	Stazioni della linea Fiumicino-Roma-Castellamare Adriatico-Teramo-Tortoreto Nereto Controguerra, ed al sud di essa.	10	81

1. — I mittenti hanno l'obbligo di dichiarare nella lettera di vettura, che le assicelle devono esclusivamente servire per la fabbricazione delle cassette d'imballaggio delle frutta e degli agrumi.

2. — La presente serie non è applicabile alle spedizioni provenienti dall'estero neanche per via terra

Digitized by Google

28. *Tariffa eccezionale n.* 119 *P. V.*:

Nel primo gruppo sostituire le indicazioni del peso minimo di tonnellate 10 e della classe 81 rispettivamente con 5 e 60.

La voce « Bottiglie di vetro nero, ecc » è sostituita dalle seguenti:

« Bottiglie di vetro nero, verdognolo o rossastro; lastre comprese nella voce della nomenclatura *lastre altre* misuranti in lunghezza e larghezza riunite meno di 250 centimetri e lastre smerigliate aventi le suddette dimensioni », con l'indicazione delle classi 57 senza vincolo di peso e 70 per il peso minimo di 10 tonnellate.

« Lastre come sopra misuranti in lunghezza e larghezza riunite oltre 250 e fino a 500 centimetri », con l'indicazione delle classi n. 53 senza vincolo di peso e n. 64 per il peso minimo di 10 tonnellate.

Alle merci spedite senza imballaggio non sono applicabili i prezzi della classe 52 mentre quelli delle classi 53 e 57 sono vincolati al peso minimo di 5 tonnellate.

29. *Tariffa eccezionale n.* 120 *P. V.*:

Tra le stazioni destinatarie della serie *A* aggiungere « Livorno e stazioni di transito con l'estero ». Inoltre alle merci fruenti della detta serie aggiungere « Marmo in pezzi od in massi anche squadrati, di peso fino a cinque tonnellate per pezzo e marmo in lastre e lastroni semplicemente segati » con l'indicazione delle classi n. 74 per il peso minimo di 10 tonnellate e 77 per il peso minimo di 15 tonnellate.

30. *Tariffa eccezionale n.* 129 *P. V.*:

Le classi n. 65 e 74, per i pesi minimi rispettivamente di 5 e 10 tonellate, sono sostituite dalle classi 68 e 71.

31. *Tariffa eccezionale n.* 132 *P. V.*:

L'intestazione della serie *B* è così modificata « Calciocianamide, concimi chimici non nominti, fosfati di calcio preparati per concime (perfosfati e superfosfati) ».

32. *Tariffa eccezionale n.* 133 *P. V.*:

Alle merci cui si applica la serie *B* della detta tariffa aggiungere « Coperte di cotone, refe e tappeti di cotone ».

33. *Tariffa eccezionale n.* 135 *P. V.*:

Alle merci cui si applica la detta tariffa aggiungere « ritagli di sughero sciolti » e « sughero di scarto ».

34. *Nuova tariffa eccezionale n.* 136 *P. V.*:

SERIE *A*. — Pirite marziale o di ferro.

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonn.	Classe
Stazioni servent i miniere nazionali	Tutte le stazioni delle linee dello Stato, distanti almeno 150 Km. dalle mittenti	Portata del carro fornito	85

SERIE *B*. — Ceneri di piriti di ferro.

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonn.	Clas
Stazioni serventi stabilimenti nazionali ove viene utilizzata la pirite	Tutte le stazioni delle linee dello Stato, distanti almeno 150 Km. dalle mittenti	Portata del carro fornito	86

35. *Nuova tariffa eccezionale n.* 137 *P. V.*:

Magnesite o giobertite in pezzi o macinata (carbonato di magnesio naturale).

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonn.	Classe
Stazioni serventi miniere nazionali	Tutte le stazioni delle linee dello Stato	10 15	75 76

36. *Nuova tariffa eccezionale n.* 138 *P. V.*:

Ammoniaca liquefatta in recipienti metallici.

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonn.	Classe
Stazioni serventi stabilimenti nazionali	Tutte le stazioni delle linee dello Stato	5 10	53 55

Digitized by Google

37. *Capo* XIII *delle tariffe* (*prezzi delle classi*):

La prima zona di percorrenza da 1 a 50 chilometri delle classi a piccola velocità viene divisa in due zone: da 1 a 12 e da 13 a 50 km. Nei prezzi della nuova zona da 1 a 12 km. è inclusa per i trasporti a carro, o considerati come tali dall'Amministrazione, la quota di diritto fisso relativa alla spesa di stazione, aumentata di L. 0.16, e per gli altri trasporti l'intero diritto fisso.

38. *Allegato n.* 1 - *Tasse accessorie*:

Nel punto 12 aggiungere l'indicazione dell'art. 31 e sostituire « L. 2 » a « L. 0.50 ».

Nel punto 23, la tassa di L. 0.50 per spedizione è sostituita da quelle di: L. 1 per tonnellata di peso tassabile, divisibile di 10 in 10 kg., L. 0.50 per capo di bestiame ascritto alle serie *A* e *B* e L. 0.05 per capo di bestiame ascritto alla serie *C* e *D* della tariffa n. 4 G. V. e L. 0.10 per ogni mille lire di valore dichiarato, col minimo in ogni caso di L. 2 per spedizione.

Il punto 24 è soppresso.

39. *Allegato n.* 6 *alle tariffe*:

Art. 1. — E' sostituito dal seguente:

« Art. 1. *Tariffe e condizioni.* — Ai trasporti in provenienza ed in destinazione delle stazioni marittime, lacuali e fluviali sono applicabili le condizioni ed i prezzi per l'esecuzione delle operazioni speciali di cui al presente allegato nonchè le condizioni, le tariffe e le tasse accessorie comuni a tutti i trasporti, in base alle distanze risultanti dal prontuario aumentate, per le stazioni marittime, di chilometri 10 ».

Art. 9 — Il secondo comma è soppresso.

Art. 32. — Gli ultimi due comma sono sostituiti dai seguenti:

« Per tali operazioni è dovuto il compenso di L. 1.30 per tonnellata di peso tassabile.

« Le operazioni medesime possono essere lasciate eseguire anche dalle parti, nel qual caso non è dovuto il compenso sopradetto ».

Art. 48. — L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Per i trasporti a carro tanto a grande quanto a piccola velocità deve essere riscosso il compenso di L. 0.50 per tonnellata di peso tassabile in tutti i casi in cui il carico o lo scarico, negli scali o nelle fermate, sia eseguito dalla ferrovia ».

Art. 63. — Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Invece nello scalo marittimo del magazzino *C*, le operazioni di carico e scarico delle merci sono eseguite dalla ferrovia verso il

Digitized by Google

compenso, per tutti indistintamente i trasporti, di L. 0.50 per tonnellata di peso tassabile ».

Art. 100. — Il § 3 è sostituito dal seguente:

« § 3. - Lo scarico delle merci in arrivo che, a richiesta delle parti o per iniziativa dell'Amministrazione, sono depositate in magazzino o scaricate all'aperto, sarà eseguito dall'Amministrazione, che per tale operazione esigerà una tassa speciale di manipolazione di L. 0.10 per quintale per le merci comuni, di L. 0.15 per le merci voluminose e di L. 0.20 per i trasporti composti di colli di peso singolo superiore ai 500 chilogrammi, avvertendo che ciascuna spedizione contenente anche un solo di tali colli verrà sottoposta per intiero a quest'ultima misura di tassazione. Le frazioni di peso uguale o superiore a 50 chilogrammi si calcolano per un quintale e quelle inferiori si trascurano ».

Art. 107. — E' sostituito dal seguente:

« Art. 107. *Soprattassa.* — Per le operazioni di cui al precedente articolo e per tutti indistintamente i trasporti è dovuta la soprattassa di L. 5 per tonnellata di peso tassabile, col minimo di L. 0.40 per spedizione.

« *N. B.* Nella detta soprattassa è compreso l'aumento percentuale in vigore ».

Art. 115. — Le distanze per lo stretto di Messina sono sostituite dalle seguenti:

Fra Villa S. Giovanni e Messina Porto km. 30;
Fra Reggio Porto e Messina Porto km. 37.

40. *Aggiunte e modificazioni al volume II delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato*:

Nella nomenclatura e classificazione delle cose, le voci seguenti vengono sostituite da quelle contro indicate.

GRANDE VELOCITÀ.

. . . .	Arachidi o pistacchi di terra (semi di) . . . . . 6, 14 — torrefatti 6, 12
Frutta fresche 6, 12, 20, 21, 22, 24 (3) (3) (3)	Frutta fresche non nominate 6, 12, 20, 21, 22, 24
. . . .	Datteri 6, 12
. . . .	Banane 6, 12
. . . .	Ananas 6, 12
. . . .	Pistacchi (frutti di) . . . 6, 12

Digitized by Google

Legumi secchi . 6, 12, 20, 21, 24	Legumi secchi 6, 12
. . . .	Seta artificiale in fili . . . 2
Tessuti di seta in pezza o lavori e nastri di seta . . 2	Seta tanto naturale che artificiale, in tessuti e lavori . 2

PICCOLA VELOCITA

. . . .	Acetone (olio di) vedi alleg. 7, categ. 8ª e 9ª: *a*) in botti, barili e stagnoni . . . . . 49 53 56 — — *b*) in damigiane o altri recipienti . . . 44 48 — — —
. . . .	Acido idrofluosilicico: vedi allegato 7, categ 2ª: *a*) in recipienti di grés, di ferro o di piombo 54 58 61 — — *b*) in damigiane 52 56 — — — *c*) altrimenti imballato 44 — — — —
Agrumi (scorze di): *a*) in acqua salata 60 66 75 — —	Agrumi (scorze di): *a*) in acqua salata o secche . . . . 60 66 75 — —
Alabastro abbozzato 54 — 61 — —	Alabastro abbozzato 52 — 61 — —
Allumina (ossido d'alluminio): *b*) anidra (preparata) 63 — 73 — —	Allumina (ossido d'alluminio): *b*) anidra (preparata) 48 — — — —
. . . .	Alluminio: scorie e schiume 61 66 76 — —
Alluminio (cloruro di): *b*) allo stato solido 44 — — — —	Alluminio (cloruro di): *b*) allo stato solido 50 54 57 — —
Ammoniaca: 2) liquefatta in recipienti metallici, vedi allegato 7, categoria 7ª . 45 49 53 — —	Ammoniaca: 2) liquefatta in recipienti metallici, vedi allegato 7, categ. 7ª . . 45 49 53 — 138
. . . .	Arachidi o pistacchi di terra (semi di) torrefatti, vedi **Frutta tostate anche macinate**.
Avanzi della distillazione dell'olio minerale, vedi allegato 7, categoria 5ª: *a*) buoni soltanto per uso di combustibile . 60 63 72 — — *b*) altri . . 54 58 62 — —	Avanzi della distillazione dell'olio minerale - vedi **Oli minerali (residui della distillazione degli)**.

Digitized by Google

Avanzi di gomma elastica, vedi allegato 7, categoria 6ª
54 — — — —

. . . .

Bario (solfato di):
a) naturale o baritina:
1. in pezzi 68 — 73 — —

. . . .

Biancheria usata e sdrucita . . . . . 54 61 63 — —

. . . .

. . . .

Carta bianca o tinta in pasta non nominata:
b) vetrata o smerigliata, gommata, incatramata o spalmata di vernice, ricoperta di fosforo o zolfo anche in strisce, increspata per involti, anche incollata su altri fogli, incollata su tessuto per involti, in forma diversa dalla rettangolare per qualsiasi uso . 51 57 61 — —

Carta da disegno; per biglietti di Stato, di banca, per titoli di credito; carta fabbricata a mano o ad imitazione di quella a mano
44 50 52 — —

Cartoni fini . . 44 50 52 — —
Per fini si intendono i cartoni, ecc.

Avanzi di gomma elastica, vedi alleg. 7, categ. 6ª
54 56 58 — —

Barattoli di latta, *come* Stagnoni.

Bario (solfato di):
a) naturale o baritina:
1º in pezzi 68 — 75 78 —

Bario (ossisolfuro di), vedi Bario (solfuro di).

Biancheria usata o sdrucita
54 61 63 — —

Binitroclorobenzolo, vedi allegato 7, cat. 2ª . 44 45 54 — —

Candele fumogene (preparato per combattere la brina), vedi alleg. 7, categ. 5ª
51 54 57 — —

Carta bianca o tinta in pasta non nominata:
b) tagliata in forma diversa dalla rettangolare per qualsiasi uso, a mano-macchina o ad imitazione di quella fabbricata a mano, vetrata o smerigliata, gommata, incatramata o spalmata di vernice, ricoperta di fosforo o zolfo anche in strisce, increspata per involti anche incollata su altri fogli, incollata su tessuto per involti
51 57 61 — —

Carta da disegno; per biglietti di Stato, di banca, per titoli di credito; carta fabbricata a mano . . . . 44 50 52 — —

Cartoni fini . . 44 50 52 — —
Per fini si intendono i cartoni formati da strati uniti con colla o salda di amido. Si classificano pure come fini, qualunque sia la loro struttura, i cartoni ricoperti anche su una sola superficie di uno strato di materia bianca e colorata; i cartoni a righe e disegni, impressi a rilievo o a fondo,

Digitized by Google

. . . .	quelli tagliati per biglietti da visita o per partecipazioni, e simili cartoni, che sono stati lavorati dopo la loro fabbricazione. Per eccezione i cartoni fini per scatole da fiammiferi, stampati o litografati, si tassano come ordinari.
— ordinari: S'intendono quelli, ecc.	— ordinari: S'intendono quelli in massa o formati di strati di carta anche di colore diverso fra loro, uniti per compressione allo stato umido, senza colla o salda d'amido. Questi a differenza dei cartoni propriamente fini, si aprono facilmente in istrati introducendovi l'unghia nel loro spessore.
Cascami di fibre vegetali tessili o da intreccio, vedi allegato 7, categoria 4ª e 6ª. *c*) di canapa indigena od esotica, di lino (compreso quello della Nuova Zelanda), cioè stoppe . 60 66 69 — 133-A	Cascami di fibre vegetali tessili o da intreccio, vedi allegato 7, categoria 4ª e 6ª. *c*) di canapa indigena od esotica, di lino (compreso quello della Nuova Zelanda), di juta, cioè stoppe 60 66 69 — 133-A
Casse e cassette di latta 54 61 68 — —	Casse e cassette di latta: *a*) di latta ordinaria (cioè di latta bianca) 54 61 68 — — *b*) altre (cioè di latta litografata, marezzata, verniciata, ecc.) . 45 57 58 — —
. . . .	Cerchi di ruote di veicoli automobili: *a*) ricoperti di gomma piena: 1º nuova . 44 45 — — — 2º usata e logora 54 58 61 — — *b*) non ricoperti di gomma, vedi Ferro (cerchi per ruote).
. . . .	Cereali (cascami di) 63 — 69 70 — Per cascami di cereali si intendono gli scarti di cereali (immaturi, malati, avariati, ecc.), e anche i semi di piante parassitarie che trovansi misti ai cereali e che

Digitized by Google

. . . .	nella pulitura meccanica vengono separati perchè non destinati alla macinazione. Coperte di cotone 45 51 52 — 133-*B*
. . . .	Crema per calzature, vedi Lucido da scarpe e da cuoi.
Estratti concianti ed estratti tintoriali: *a*) del Brasile, di campeggio, di castagno, di dividivi, di gambier, di ginepro, di nerpruno, di noce di galla, di quebraco, di quercitrone, di robbia (garanzina), di sommacco, di vallonea 49 54 57 — —	Estratti concianti ed estratti tintoriali: *a*) del Brasile, di campeggio, di castagno, di dividivi, di gambier, di ginepro, di khaki, di nerpruno, di noce di galla, di quebraco, di quercitrone, di robbia (garanzina), di rovere, di sommacco, di vallonea 49 54 57 — —
Eternit, vedi Lavagne artificiali.	Eternit: — tubi e segmenti di tubi, tanto diritti e loro pezzi di congiunzione (flange e manicotti), quanto curvi, ed a gomito e pezzi di tubi per diramazioni, nonchè cappe da camini e fumaioli . 57 62 68 — — — lastre piane, curve e ondulate, colmi, tegole e pezzi per coperture, piastrelle, copri-spigoli e coprigiunti 60 66 70 — — — lavori non nominati 53 56 60 — —
Ferro ed acciaio. Lavori: — non nominati di lamiera e lamierino: *a*) greggi o zincati 49 56 61 — —	Ferro ed acciaio. Lavori: — non nominati di lamiera e lamierino: *a*) greggi o zincati 49 58 61 — —
Ferro ed acciaio. — Reggetta . . 63 68 76 78 — Si classificano come reggetta, ecc.	Ferro ed acciaio. — Reggetta . . 63 68 76 78 — Si classificano come reggetta le striscie di lamiera ottenute direttamente con laminatoio (a caldo) di spessezza non maggiore di mm. 5 e di larghezza non maggiore di mm 200.
. . . .	Fonografi . . . 43 — — — —
Fosgene (ossicloruro di carbonio), vedi allegato 7, categoria 7ª . . . 44 — — — —	Fosgene (ossicloruro di carbonio impuro), vedi alleg. 7, categ. 7ª . . 44 45 54 — —

Digitized by Google

Furgoni da sgombero: *b*) vuoti . 50 — — — — La tassa in base ai prezzi, ecc.	Furgoni da sgombero: *b*) vuoti . — — — — — Per i furgoni vuoti di ritorno e per quelli spediti vuoti a prendere carico si applicano le tasse in base alla classe *i*) dei veicoli a piccola velocità sul peso minimo di 3 tonnellate. L'applicazione di tale tassa è subordinata alle condizioni che fra l'arrivo della spedizione di andata e la presentazione della spedizione di ritorno non siano trascorsi più di 30 giorni e che ambedue le spedizioni siano eseguite fra le stesse località. Per i furgoni vuoti spediti a prender carico il prezzo della classe *i*) è quindi concesso soltanto all'atto della liquidazione delle tasse per il trasporto di ritorno a carico.
. . . .	Ghisa — Lingottiere (forme per la colatura dell'acciaio e della ghisa), vedi lavori non nominati.
. . . .	Grammofoni. . 43 — — — —
. . . .	Grasso minerale, come unto da carri e macchine.
. . . .	Grasso vegetale commestibile 45 52 53 — —
Grès (mattoni di), vedi mattoni refrattari.	Grès (mattoni di), vedi mattoni di grès.
Lana propriamente detta, cioè di agnello, pecora, montone, capra: *b*) sudicia, vedi allegato 7, categoria 6ª 50 60 62 — 129 *c*) calcinata 50 60 62 — —	Lana propriamente detta, cioè di agnello, pecora, montone, capra: *b*) sudicia, vedi alleg. 7, categoria 6ª 50 61 62 — 129 *c*) calcinata 50 61 62 — —
Legno comune da costruzione o da opera, non nominato: Si classificano come comuni (*omissis*). *a*) greggio (tronchi d'albero) . 64 — 73 75 118-*A* 123 *b*) lavorato con l'ascia (appuntito, squadrato) o segato diritto 62 — 70 72 118-*B* 118-*C* 123	Legno comune da costruzione o da opera, non nominato: Entrano particolarmente in questa classe i legni di: abete, acacia falsa (robinia), acero (escluso il sicomoro), albicocco, alno o ontano, betula o betulla, carpino, castagno, cerro, ciliegio, cipresso, evonimo o fusaggine,

Digitized by Google

Appartengono a questa voce (*omissis*).

c) segato con curvature, o segato e piallato
60 — 64 68 —

Appartengono a questa voce (*omissis*).

d) tornito per gambe e colonnette di mobili
53 60 62 — —

e) semplicemente curvato a vapore per la fabbricazione di sedie, mobili o altro . . . . 54 61 64 — —

faggio, frassino, larice, leccio, lentisco, loto, mandorlo, olivo, olmo, pero, pino, pioppo, pitch-pine, platano, quercia, rovere, salcio, sorbo, spino bianco, spruce, teak, tiglio, tulipier, visciolo (amarena, marasca), e simili.

a) greggio tronchi d'albero anche scortecciati
64 — 73 75 118-*A* 123

b) lavorato con l'ascia (appuntito, squadrato) o segato diritto
62 — 70 72 118-*B* 118-*C* 123

Appartengono a questa voce (*omissis*):

c) segato con curvatura o segato e piallato
60 — 64 68 —

Appartengono a questa voce (*omissis*):

d) semplicemente curvato a vapore per la fabbricazione di sedie, mobili o altro .
54 61 64 — —

Legno da ebanisti in tronchi d'albero, in assi, travicelli, tavole, liste o tornito per gambe e colonnette di mobili . . . . 49 — 57 — —

Entrano particolarmente nella classe dei legni da ebanisti (*omissis*).

Legno da ebanisti:

Entrano particolarmente in questa classe i legni qui sotto enumerati, insieme con le loro varietà commerciali, surrogati naturali ed imitazioni artificiali:

Aloe, acero sicomoro, amaranto (legno porpora, legno violetto); araribà (legno zebra), bosso, bosso d'America (zapatero), legni di Cajenna (boco o coco, o legno ferro, panacoco o legno pernice, letter, d'Angelim, di Patawa o Pataoua, di ferolo, di Tatayouba, ecc.), cedrela, cedro, Condori, courbaril, ebano (nero, bruno o grenadilla, bianco, verde, giallo), guaiaco (legno santo), mogano vero (acajou) e surrogati (mogano bassan, d'Africa, okumè, sapeli, ecc.), noce, noce nero, noce satin, palissandro, quebraco bianco, rodio, sandalo (bianco e citrino), tasso e simili.

a) greggio (tronchi d'albero), oppure lavorato con l'ascia (appuntito, squadrato) o segato diritto 53 60 62 — —

Digitized by Google

	b) segato con curvatura o segato e piallato in assi, travicelli, tavole, liste 49 — 57 — —
Legno: — casse e cassette: *b*) di legno piallato anche tinto o verniciato, rinforzato o no con liste di ferro o di legno.	Legno: — casse e cassette: *b*) di legno piallato anche tinto o verniciato, rinforzato o no con liste di ferro o di legno. *Le casse per trasporto di merci aventi la superficie sgrossata con la pialla e la indicazione del nome e della marca della fabbrica si classificano come recipienti di legno.*
Legno: — cassoni imbottiti o no per trasporto di mobilia e di masserizie: *a*) montati . 50 — — — —	Legno: — cassoni imbottiti o no per trasporto di mobilia e di masserizie: *a*) montati . 50 62 — — —
Legno in lavori non nominati: *a*) ordinari da falegname 53 63 64 — — Per lavori ordinari s'intendono: (*omissis*). *b*) altri . . 44 45 — — —	Legno in lavori non nominati: *a*) di legno comune: 1° ordinari da falegname 53 63 64 — — 2° altri . 50 61 62 — — *b*) di legno da ebanisti: 1° ordinari 48 54 — — — 2° altri . 44 45 — — — *Per lavori ordinari s'intendono quelli greggi di non fina lavorazione, come tavole, credenze, armadi da cucina, madie, stie, porte, usci, imposte, telai, persiane, scaffali, panche, panconi, palchetti per cantine, gambe e colonnette di mobili, ecc., che non siano verniciati, lucidati a cera od a spirito ecc., nel qual caso rientrano fra i lavori altri.*
Liquido per pulire i metalli 53 58 61 — —	Liquido per pulire i metalli, vedi allegato 7, categoria 9ª 53 58 61 — —
. . . .	Liscivia solida 60 62 66 — —
Lucido da scarpe e da cuoi 49 51 — — — Appartengono a questa voce (*omissis*).	Lucido da scarpe e da cuoi: Appartengono a questa voce tutte le sostanze, liquide o in pasta, nere o diversamente colorate, le quali di-

Digitized by Google

Magnesite o giobertite:

a) in pezzi o macinata, carbonato di magnesio naturale . . . 64 — 73 75 —

. . . .

Manganio . . 49 — — — —
Mescolanza di manganese ed olio.

Masserizie (*omissis*).

Per masserizie si intendono, ecc.

stese sul cuoio gli danno aspetto lucente.

a) contenente solventi volatili (alcool, essenza di petrolio, di trementina, ecc.), vedi allegato 7, categoria 9ª 44 — — — —

b) non contenente solventi volatili . . 49 51 — — —

Magnesite o giobertite:

a) in pezzi o macinata, carbonato di magnesio naturale . . . 64 — 73 75 137

Mandorle di albicocche, di ciliegie, di pesche e simili . . 54 60 66 — —
— Anima che si trova racchiusa nel nocciolo di tali frutti.

Mastice a base di manganese 49 — — — —

Masserizie (*omissis*).

Per masserizie si intendono i mobili, gli oggetti che arredono la casa e ciò che serve per l'uso domestico e personale, come stoviglie, utensili di cucina, biancheria, materasse, vestimenti, libri, ecc.

Si comprendono nelle masserizie le scorte di combustibili e commestibili, in quanto il loro peso complessivo non superi il quinto del peso delle masserizie.

Le cose non spedite insieme con le altre masserizie, anche per cambiamento di dimora, come pianoforti, materasse, biancheria, ecc., hanno il trattamento stabilito per ciascuna di esse.

Non fruiscono del trattamento delle masserizie gli animali vivi, i mobili e gli utensili per arti e mestieri, gli attrezzi rurali, i veicoli di qualunque genere, fuorchè le carrozzine da bambini e per persone impedite.

Digitized by Google

	doperati per altro uso, anziché per combustibile; inoltre si applicano in tal caso le sopratasse di cui l'articolo 50 delle condizioni per i trasporti.
. . . .	Olio asfaltico, vedi allegato 7, categoria 5ª, 8ª e 9ª 54 58 62 — 134
. . . .	Ottone. — ceneri . . 61 66 76 — —
. . . .	Pallottole rivestite di maillechort o di ottone per fucli, pistole, ecc.: *a*) nuove 52 60 64 — — *b*) deformate, cioè provenienti da cartucce sparate o residuate dal disfacimento delle cartucce e in destinazione delle fonderie 62 66 75 — —
Pietra calcarea tenera di Malta o Siracusa: *a*) in pezzi di peso fino a 5 chilogrammi ciascuno.	Pietra calcarea tenera di Malta o Siracusa: *a*) in pezzi di peso fino a 50 chilogrammi ciascuno.
Pinze o pinzette: *a*) per arti e mestieri 50 — — — — *b*) per chirurgia 43 — — — —	Pinze o pinzette: *a*) per la chirurgia 43 — — — — *b*) altre . . 50 — — — —
Pirite marziale o di ferro (solfuro di ferro naturale) - vedi Minerali metalliferi di ferro	Pirite marziale o di ferro (solfuro di ferro naturale): *a*) alla rinfusa 73 — 81 82 136-*A* *b*) imballata 71 — 79 81 —
— marziale o di ferro (ceneri di) . . 76 — 82 — —	— marziale o di ferro (ceneri
Refe . . . . 49 54 56 — — (*Omissis*).	Refe . . . . 49 54 56 — 133-*B* (*Omissis*).
Rulletti da stampatori o tipografi . . . 45 57 58 — — (*Omissis*).	Rulletti da stampatori o litografi . . . 45 57 58 — — (*Omissis*).
Sali medicinali non nominati 44 — — — —	Sali medicinali non nominati . . . . 44 46 — — —
Sapone: *a*) non profumato: 1° comune 58 61 64 — —	Sapone: *a*) non profumato (comune e medicinale):

Digitized by Google

2° medicinale 51 55 58 — — *b*) profumato 44 — — — — (*Omissis*).	1° confezionato in scatole . . . . 51 55 58 — — 2° altrimenti confezionato 58 61 64 — — *b*) profumato 44 — — — — (*Omissis*)
Scatole: *b*) di latta: 1° ordinarie 50 60 64 — — 2° fine, cioè di latta decorata, ecc. . 44 — — — —	Scatole: *b*) di latta: 1° di latta ordinaria (cioè di latta bianca) 50 60 64 — — 2° altre (cioè di latta litografata, marezzata, verniciata, ecc.) . 44 50 54 — —
Sciroppi non nominati 44 — — — —	Sciroppi non nominati 44 45 — — —
Scotano, vedi Legni per tinta o per concia non nominati.	Scotano, vedi Legno di campeggio, quebraco rosso, del Brasile e scotano.
Secchie d'alluminio, di rame e di zinco, vedi Stoviglie del metallo	Secchie d'alluminio, di rame e di zinco, vedi Alluminio, rame e zinco (Stoviglie di).
Solfuro di ferro naturale (pirite), vedi Minerali metalliferi di ferro.	Solfuro di ferro naturale (pirite), vedi Pirite.
Stagnoni . . . 54 61 68 — —	Stagnoni: *a*) di latta ordinaria (cioè di latta bianca) 54 61 68 — — *b*) altri (cioè di latta litografata, marezzata, verniciata, ecc.) 45 57 58 — —
Sughero (ritagli di) sciolti (1) vedi allegato 7, categoria 4ª 60 71 — — — — di scarto (1) - vedi all. 7, categoria 4ª . 60 71 — — — Si classifica (*omissis*).	Sughero (ritagli di) sciolti, vedi allegato 7, categoria 4ª 60 71 — — 135 — di scarto, vedi allegato 7, categoria 4ª 60 71 — — 135 Si classifica (*omissis*).
Tappeti di fibre vegetali ed animali, vedi Tessuti (lavori non nominati di).	Tappeti di cotone 45 51 52 —133-*B* — di altre fibre vegetali, o di fibre animali, vedi Tessuti (lavori non nominati di).
Terra cotta (fumaioli di) 60 — 72 — —	Terra cotta (fumaioli di), vedi terre cotte non nominate in lavori per costruzioni edilizie, ecc.
. . . .	Terre cotte in rottami 75 — 78 79 —

Digitized by Google

Vetro:

— Campane
  b) altre . . 48 60 64 — —

— lambicchi . 48 60 64 — —

— provette . . 48 60 64 — —

— storte . . . 48 60 64 — —

— in lastre piane, curve od ondulate:
  c) altre, misuranti in lunghezza e larghezza riunite: 2, 250 o più centimetri
  45 49 54 — —

— lavori non nominati:
  a) fini . . 43 47 51 — —
  b) ordinari 48 60 64 — —

(1) Si classificano, ecc.

Vetro:

— Campane
  b) altre, vedi Vetro (lavori non nominati).

— lambicchi . 48 58 62 — —

— provette . . 48 58 62 — —

— storte . . . 48 58 62 — —

— in lastre piane, curve od ondulate:
  c) altre, misuranti in lunghezza e larghezza riunite: 2, 250 o più centimetri
  45 49 54 — 119

— lavori non nominati:
  a) fini . . 43 47 51 — —
  b) ordinari 48 58 62 — —

1° Si classificano come fini i lavori che sieno dorati o argentati o stagnati o bronzati o dipinti, quelli smaltati o in qualsiasi modo decorati; i lavori molati o incisi o smerigliati o intagliati o con guarnizioni od accessori metallici ed i lavori di vetro filato e quelli di ornamento

2° Non si tengono per smerigliati i lavori di vetro aventi qualche piccola linea smerigliata o dai quali siasi fatto semplicemente scomparire con la mola o con lo smeriglio la traccia della attaccatura od abbiano anche imboccatura e turaccioli smerigliati.

. . . .

Vinacciuoli (farina di)
  63 68 75 — —

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici:

CARNAZZA.

Digitized by Google

Decreto Ministeriale 6 *novembre* 1923, *riguardante l'apertura al pubblico esercizio del tronco Contuberna-Bivona della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 9 luglio 1905, n. 143 con la quale il Governo fu autorizzato, fra l'altro, a provvedere alla costruzione diretta delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia;

Viste le leggi 12 luglio 1908, n. 444 e 21 luglio 1910, n. 580 che autorizzavano l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad esercitare provvisoriamente i tronchi delle linee in costruzione per conto diretto dello Stato;

Veduto il verbale della visita di ricognizione del tronco Contuberna-Bivona della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo;

Veduto che dal detto verbale risulta nulla ostare all'apertura al pubblico esercizio del citato tronco;

Veduto il R. decreto 23 febbraio 1919, n. 246, riflettente le condizioni di trasporto e tariffe da applicarsi sulle linee sicule a scartamento ridotto;

Decreta:

E' autorizzata l'apertura all'esercizio pubblico del tronco Contuberna-Bivona della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo a datare dal giorno 11 novembre 1923.

L'esercizio del detto tronco sarà assunto dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Roma, 6 novembre 1923.

Il Ministro: Carnazza.

Digitized by Google

Decreto Ministeriale 6 *novembre* 1923, *che determina agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza dei tronchi Contuberna-S. Stefano Quisquina e S. Stefano Quisquina-Bivona della linea a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Magazzolo.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal cessato Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili pei tronchi con dentiera delle ferrovie secondarie della Sicilia;

Su proposta del Commissario Straordinario delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, le lunghezze del tronco Contuberna-S. Stefano Quisquina e del tronco S. Stefano Quisquina-Bivona della linea a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Magazzolo, sono rispettivamente fissate in Km. 11 da Contuberna a S. Stefano Quisquina e Km. 14 da S. Stefano Quisquina a Bivona.

Roma li 6 novembre 1923.

Il Ministro: Carnazza.

Digitized by Google

COMUNICATO

Il Comitato di Esercizio di Trieste ha approvato il licenziamento del manovale i. p. *Della-Vedova Emilio* (188209), perchè, con sentenza 10 febbraio 1923 del Tribunale di Udine, passata in cosa giudicata, venne condannato a cinque mesi di reclusione per furto in danno dell'Amministrazione.

Ordine di servizio N. 137.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Contuberna-Bivona della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo.

Come da decreto ministeriale in data 6 novembre 1923, il giorno 11 novembre 1923 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Contuberna-Bivona della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo e sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato venendo compresa nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

1. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Contuberna-Bivona si allaccia nella fermata di Contuberna alla linea a scartamento ridotto Lercara-Filaga-Cianciana-Magazzolo, ha origine alla fermata Contuberna e termina alla stazione di Bivona.

E' a scartamento ridotto di m. 0,95.

La lunghezza è di m. 10129,05 fra gli assi del fabbricato viaggiatori della fermata di Contuberna e il fabbricato viaggiatori della stazione di Bivona; la sua lunghezza totale compresi i metri 116,27 dopo la stazione di Bivona è di m. 10245,32.

Digitized by Google

I piazzali delle stazioni di S. Stefano Quisquina e di Bivona sono in orizzontale. Fra le progressive Km. 29+784,06 e Km. 33 + 283,50; Km. 36+057,42 e Km. 39+509,05 il tronco oltre il binario ad aderenza naturale è armato con rotaia centrale dentata sistema Strub.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza è del 20 per mille e nei tratti a dentiera del 75 per mille. Il raggio minimo delle curve è di m. 100,00.

Vi sono n. 86 opere d'arte fra le quali le più importanti sono: tre viadotti: il primo alla progressiva km. 31+015,31 a 4 luci di m. 12,00 ciascuna; il secondo alla progressiva km. 33+141,64 a 4 luci di m. 12 ciascuna; il terzo alla progressiva km. 38+531,97 a sei luci di m. 10 ciascuna che è attraversato in sottovia dalla strada nazionale per Alessandria della Rocca. Vi sono tre gallerie: la prima « *Galleria Contuberna* » fra le progressive km. 29+796,53 e km. 30+040,59 lunga m. 244,06, la seconda « *Galleria S. Stefano* » fra le progressive km. 31+314,55 e km. 31+354,61 lunga metri 40,06, la terza « *Galleria Bivona* » fra le progressive km. 37+997,45 e km. 38+091,55 lunga m. 94,10. Vi sono n. 7 case cantoniere doppie e tre passaggi a livello aperti muniti di tabelle « Attenti al treno ».

Circuito telefonico fra Bivona, S. Stefano Quisquina e Contuberna allacciato con la stazione di Filaga.

2. — Descrizione delle stazioni.

a) Stazione di S. Stefano Quisquina: Fabbricato viaggiatori a sinistra alla progressiva km. 33+408,27. Magazzino merci e piano caricatore scoperto con carico di fianco. Cesso isolato alla progressiva km. 33+383,77 e rifornitore della capacità di mc. 25. Binari di corsa due della lunghezza utile di m. 244. Binari merci due, uno pel piano caricatore e l'altro pel carico diretto; un binario per deposito carri allacciato ai precedenti.

b) Stazione di Bivona: Fabbricato viaggiatore a destra alla progressiva km. 39+693,18 piano caricatore scoperto con carico di fianco. Cesso isolato. Rifornitore della capacità di mc. 50. Binari di corsa due della lunghezza utile di m. 244.

Binari merci due: uno pel piano caricatore e l'altro pel ca-

Digitized by Google

rico diretto. Un binario per deposito carri allacciato ai precedenti.

3. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo compartimento di Palermo, il Capo dell'esercizio delle Ferrovie secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175-1911, dall'O. G. 3-1915 e dall'O. G. 12-1921.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'Ufficio sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco appartiene al gruppo 20° (Ferrovie secondarie, gruppo Sicilia) della circoscrizione dei Magazzini di approvvigionamento di cui O. S. 392-1914.

4. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui O. S. 323-1915 e 19-1916.

5. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

Tassazione dei trasporti.

Le stazioni di S. Stefano Quinsquina e Bivona sono abilitate a tutti i servizi. I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre Lercara Bassa si effettuano in base alle norme dell'allegato C. all'O. S. 249 - 1912, all'O. S. 189 - 1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

6. — Distanze chilometriche — Pubblicazioni.

Le distanze chilometriche tassabili riguardanti le nuove stazioni sono quelle risultanti dall'allegato al presente O. S.

Nell'allegato stesso sono riportate le aggiunte e variazioni che devono essere apportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi per i biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara Bassa sono quelle indicate

Digitized by Google

qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25%.

Da S. Stefano Quisquina a Lercara Bassa, 1ª classe L. 14.95, 3ª classe L. 7.00.

Da Bivona a Lercara Bassa, 1ª classe L. 18.60, 3ª classe L. 8.65.

Dette quote e quelle relative ai percorsi sulla rete principale devono essere depurate dal diritto speciale (50 centesimi e 1 lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.

I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Lercara Bassa sono quelli in uso sulla rete principale.

7. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, circolare 66-1913, O. S. 26-1920, 28-1923.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della Rete principale.

Le stazioni di S. Stefano Quisquina e Bivona dovranno compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Lercara Bassa sulla linea a scartamento normale, separati riassunti dalle spedizioni a G. e P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze della linea a scartamento normale.

Le stazioni di S. Stefano Quisquina e Bivona effettueranno il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni, e dovranno inscriversi nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui la lettera *B*.

8. — Orari e composizione dei treni.

Sul tronco di linea Filaga-Bivona saranno effettuate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carrozze con posti di 1ª e 3ª classe.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono iluminati a luce elettrica.

I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

Digitized by Google

9. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la linea Filaga-Contuberna dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche pel tronco Contuberna-Bivona.

10. — Disposizione transitoria.

In considerazione che la strada di accesso alla stazione di Bivona non è stata ancora costruita, in via provvisoria e fino a nuovo avviso, il servizio merci da e per detta stazione resta limitato ai soli trasporti a dettaglio di colli non eccedenti il peso di 100 kg. ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 137-1923.*

Nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche per le stazioni della rete dello Stato » si dovrà:

— all'indice grafico, quadro N. 2, sostituire il nome di Contuberna con Bivona;

— alla tabella polimetrica « Lercara bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo », dopo il nome di Contuberna trascrivere i nomi di « S. Stefano Quisquina » e « Bivona » con le seguenti distanze:

	S. Stefano Quisquina		Bivona	
Bivona	Km.	14	Km.	—
Contuberna	»	11	»	25
Filaga	»	20	»	33
Depupo Castronovo	»	31	»	44
S. Luca	»	33	»	46
Lercara alta	»	40	»	54
Lercara bassa	»	48	»	61

— all'indice alfabetico fra i nomi di Bivio d'Aurisina e Bocale inserire « Bivona » e fra i nomi di S. Stefano di Magra e S. Stefano Riva Ligure, inserire « S. Stefano Quisquina »; di contro poi ai nomi delle due nuove stazioni indicare il numero della tabella della linea « Lercara bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) alla sede opportuna si dovrà inserire:

Bivona / F S S /unico /

S. Stefano Quisquina / F S S / unico /

Digitized by Google

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 137-1923.*

(136) Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo

Lercara Bassa							
8	Lercara Alta						
16	8	S. Luca					
18	10	2	Depupo Castronovo				
29	21	14	12	**Filaga**			
37	30	22	20	9	Contuberna		
48	40	33	31	20	11	S. Stefano Quisquina	
61	54	46	44	33	25	14	**Bivona**

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 138.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Paola » deve essere depennata dall'allegato *A* (ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918) al « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 139.

Autonomia di gestioni merci.

Col 1° novembre 1923 le gestioni Grande e Piccola velocità della stazione di Venezia S. Lucia e le gestioni Piccola Velocità delle stazioni di Padova e di Verona Porta Vescovo cessano di essere autonome, passando alla diretta dipendenza dei rispettivi Capi stazione titolari.

Dall'allegato *A* all'Ordine di Servizio n. 331/1913, dovranno quindi depennarsi i nomi di dette gestioni.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Digitized by Google

Circolare N. 54.

Comunicazioni telegrafiche e telefoniche sulla linea Roma-Viterbo.

Dal giorno ed ora che saranno indicati dalla Sezione Movimento e traffico di Roma, alle comunicazioni telegrafiche esistenti fra le stazioni da Roma Termini a Viterbo P. Fiorentina, saranno sostituite le seguenti:

— Un circuito telegrafico (5135) semidiretto comprendente le stazioni di: Roma Termini, Roma Trastevere, Cesano, Bracciano, Capranica, Viterbo P. F. e Viterbo P. R.

— E quattro circuiti telefonici comprendenti:

Roma Trastevere, Roma S. Pietro, S. Onofrio, Storta Formello, Cesano;

Cesano, Anguillara, Crocicchie, Vigna di Valle, Bracciano;

Bracciano, Manziana, Oriolo, Bassano di Sutri, Capranica;

Capranica, Barbarano, Vetralla, S. Martino al Cimino, Viterbo P. R. e Viterbo P. F.

Verranno così sostituiti gli attuali circuiti telegrafici di movimento 5136-5137-5138 coi telefonici 5136-5136 *bis*-5137 e 5138.

Nella stazione di Roma Termini ed in quelle di Roma Trastevere, Capranica, Viterbo P. F. e Viterbo P. R. resteranno perciò in opera gli attuali apparati Morse del circuito 5135, sul quale verrà inclusa anche la stazione di Cesano; in tutte le altre, gli apparati telegrafici saranno tolti di servizio e sostituiti con apparati telefonici tipo Western da muro con suoneria in derivazione costituiti da un microfono e un ricevitore per parlare e ricevere e da una magnete e una suoneria per la chiamata.

Anche per le comunicazioni telefoniche restano invariate le norme e le disposizioni che disciplinano il servizio telegrafico riguardante la circolazione dei treni in quanto siano compatibili con le disposizioni che seguono:

I. La corrispondenza telefonica per dispacci di movimento deve esere disimpegnata personalmente dai dirigenti il movimento senza l'obbligo dell'audizione di un terzo agente, com è ora di-

Digitized by Google

sposto dal punto 7 dell'art. 5 del Regolamento per la circolazione dei treni.

I dirigenti debbono scrivere i dispacci sia in arrivo che in partenza nel protocollo Mod. M-100 attenendosi sempre strettamente alle formule e formalità stabilite dallo stesso Regolamento per la circolazione dei treni.

II. Ogni comunicazione telefonica sarà preceduta dal segnale di chiamata fatto a mezzo di suoni stabiliti. Prima di chiamare occorre accertarsi che la linea non sia occupata portando il ricevitore all'orecchio e chiamando alla voce con la parola *pronto*; se nessuno risponde, si appende di nuovo il ricevitore all'apposito gancio e si procede alla chiamata col magnete. Un suono breve si ottiene girando da destra a sinistra la manovella dell'induttore per un giro ininterrotto con velocità moderata, un suono lungo si ottiene con tre giri ininterrotti. La pausa fra un suono e l'altro deve corrispondere al tempo occorrente ad un giro di manovella.

L'ufficio che sente la propria chiamata risponde prima con un breve giro di manovella del proprio apparecchio, poi, staccato il ricevitore dal gancio, con la parola *pronto* seguita dal *nome della stazione e dal proprio cognome* e si dispone a scrivere la comunicazione telefonica nel suo protocollo.

III. Avuta la risposta dell'ufficio o degli uffici chiamati, ciascuno fonogramma sarà trasmesso nell'ordine seguente:

a) Indicazione della specie del fonogramma: *Movimento* se riguarda la circolazione dei treni; *Servizio ferroviario,* oppure *Posta, Stato, Privato,* a seconda dei casi; facendo precedere le indicazioni eventuali di *urgente, urgentissimo* e copie n. . . . . . se occorre.

b) Ufficio di destinazione del fonogramma.

c) Ufficio di origine (da . . . .).

d) Numero progressivo che il fonogramma ha nel protocollo (n. . . . .).

e) Numero delle parole per i fonogrammi di Stato, delle Poste e Privati (parole . . . . . .).

f) Data di presentazione (li . . . ., ore e minuti).

g) Indicazioni eventuali.

h) Destinatario e località di destinazione.

i) Testo del fonogramma.

Digitized by Google

l) Firma.

m) Ora e minuti dell'effettuata trasmissione.

IV. Ogni fonogramma deve essere trasmesso leggendolo parola per parola e chi lo riceve lo deve scrivere e ripetere per esteso parola per parola sul protocollo assegnandogli a sua volta il numero che nel suo protocollo viene ad avere successimamente.

L'impiegato dell'ufficio ricevente, ultimatane la trascrizione, ne effettua sempre il collazionamento ripetendolo per esteso e per ultimo indica il numero che il fonogramma è venuto ad avere nel suo protocollo e comunica il proprio cognome.

L'impiegato dell'ufficio trasmittente scrive tale numero alla fine del fonogramma, dopo la firma, in prova della sua avvenuta trasmissione ed aggiunge il cognome del ricevente. Solo dopo la trascrizione di tale numero il fonogramma è da considerarsi trasmesso.

Finita la conversazione è fatto obbligo assoluto di riappendere il ricevitore al gancio per non danneggiare la pila. Ciò non facendo, si commetterà grave mancanza e il responsabile sarà punito severamente.

Non si deve girare la manovella di chiamata come si usa fare in fine di conversazione coi telefoni ordinari.

La trasmissione deve essere fatta con voce naturale senza sforzo eccessivo, avvicinando la bocca a 5 centimetri circa dall'orlo dell'imboccatura del microfono e scandendo bene le parole.

Quando vengono trasmessi più fonogrammi di seguito basta indicare l'ora di trasmissione dell'ultimo.

La loro ripetizione può farsi pure cumulativamente dopo averli tutti ricevuti, ma non deve essere omesso il numero di cui all'articolo precedente comma 2, al termine di ciascuno di essi.

V. Colui che trasmette se incorre in errore interromperà dicendo: *Mi correggo*; e riprenderà la trasmissione con l'ultima frase trasmessa esattamente.

Chi riceve, se non percepisce interromperà la trasmissione con le parole: *ripetete da* . . . . indicando la frase ricevuta esattamente, al quale invito il trasmittente ottempererà senz' altro sillabando od anche, a seconda dei casi, indicando lettera per lettera o cifra per cifra quelle parole o numeri che altrimenti non venissero compresi.

Digitized by Google

VI. Una corrispondenza in corso fra due uffici non deve essere interrotta da un altro ufficio, a meno che non si tratti di comunicazioni di carattere urgentissimo.

VII. Per la corrispondenza telefonica, si useranno i protocolli mod. M-100 indicando nella finca quarta i numeri da 1 a 1.000 per la numerazione successiva dei fonogrammi, sia in arrivo che in partenza, e chi trasmise la comunicazione registrerà nella penultima finca a destra il numero ed il cognome che vengono comunicati dal ricevente.

VIII. Verificandosi che per un periodo di tempo abbastanza lungo non si senta alcuna chiamata sull'apparecchio, ovvero anche che, chiamando, pur funzionando la propria suoneria, nessuna stazione risponda, può esservi un guasto nelle connessioni interne del proprio ufficio. In tal caso, per assicurarsi del regolare funzionamento del proprio apparecchio e delle suddette connessioni interne, basterà fare un ponticello con un pezzo di filo metallico nella parte superiore della valvola tra i due fili in arrivo dalla linea, che sono i laterali, essendo quello centrale la connessione con la terra per lo scaricatore.

Ciò fatto, se girando la manovella di chiamata, questa offre una maggiore resistenza di quella usuale e la suoneria del proprio apparecchio *non* funziona ciò sta a dimostrare che l'impianto interno è regolare; caso contrario, e cioè se la propria suoneria funziona, malgrado il ponticello, con ogni probabilità vi è uno, od ambedue, i tubetti col filo fusibile interrotto. In tale caso i detti tubetti dovranno sostituirsi con altri in buono stato che trovansi di scorta in consegna al Capo stazione.

Questo è il guasto che può verificarsi più comunemente. Ma poichè possono riscontrarsi altri guasti per individuare i quali la stazione manca dei mezzi necessari, se dopo l'esperienza di cui sopra non riesce possibile di riattivare la comunicazione telefonica, dovrà essere dato avviso col primo mezzo all'operaio incaricato della manutenzione; come pure dovrà essere dato avviso al detto agente qualora avesse da riscontrarsi la linea molto rumorosa e impossibile lo scambio della corrispondenza telefonica. In questo ultimo caso si ha indizio che uno dei due fili di linea su cui sono inseriti i telefoni trovasi in derivazione con la terra od è interrotto.

La stazione che avesse a trovarsi nella impossibilità di scam-

Digitized by Google

biare la corrispondenza telefonica dovrà provvedere ad avvertire col mezzo più sollecito le stazioni limitrofe perchè regolino tra di loro la circolazione dei treni come se la stazione con apparecchio guasto non esistesse.

IX. Vicino ad ogni apparato telefonico sarà tenuto esposto un quadro nel quale sono indicati gli uffici in corrispondenza e la chiamata convenzionale di ognuno di essi.

Nel Registro delle Disposizioni di massima della stazione, al punto 27, deve essere allegata una copia della presente circolare.

Circolare N. 55.

Pubblicità nelle stazioni e fermate della rete.

A parziale modificazione del 2° capoverso dell'art. 2 della circolare n. 23 — inserta nel *Bollettino Ufficiale* n. 17 del 26 aprile 1923 — si comunica che per intervenuta variazione della Convenzione intercedente con l'Agenzia Italiana di pubblicità, la medesima è facoltizzata ad affiggere cartelli pubblicitari sui prospetti dei cavalcavia, dei viadotti e dei muri di cinta o di sostegno compresi fra i semafori o dischi di protezione delle stazioni della Rete, nonchè sui prospetti laterali dei viadotti ferroviari in piena linea, in modo però che la pubblicità in opera sulle pareti di questi ultimi non sia comunque visibile dalla sede ferroviaria, ma soltanto dalle sottostanti strade.

Le accennate affissioni sono subordinate all'approvazione preventiva del Servizio Movimento e Traffico, ed alla sorveglianza e controllo delle Sezioni Lavori competenti.

Digitized by Google

Circolare N. 56.

Modificazioni tasse di bollo.

Con R. decreto 26 ottobre 1923, n. 2275, sono state apportate varie modificazioni alla tariffa generale delle tasse di bollo.

La modificazione che riguarda le ricevute e quietanze ordinarie va in vigore dal 15 novembre 1923, (salvo l'eccezione successivamente indicata) e concerne la suddivisione di esse in quattro categorie, combinando il sistema della tassa fissa con quello della tassa proporzionale.

E' così stabilita la tassa fissa di centesimi 10 per le somme superiori ad 1 lira fino a lire 100 e la tassa fissa di centesimi 50 per le somme da oltre lire 100 fino a lire 1000. Da oltre lire 1000 fino a lire 200.000 si applica la tassa proporzionale in ragione di centesimi 30 per ogni 1000 lire o parte di 1000 lire, con l'avvertenza però che le frazioni di lira, risultanti dalla applicazione della anzidetta proporzionale, saranno sempre da arrotondarsi ad una lira. Per le somme superiori a lire 200.000, ovvero indeterminate, si applica, senza limiti, la tassa fissa massima di lire 60.

La stessa misura di tassa vale anche per le Società anonime, in confronto delle quali viene a cessare ogni preesistente differenziazione.

Le tasse di cui innanzi sono applicabili anche alle ricevute o quietanze ordinarie, note, conti e fatture provenienti dall'estero.

Per forniture, alla nostra Amministrazione, di generi alimentari di prima necessità; di combustibili (carbone, legna da ardere, petrolio, benzina, candele di sego, di paraffina o di stearina); di saponi da bucato, liscive e simili; di acqua per irrigazione, per forza motrice e acqua potabile, la tassa di bollo sulle quietanze è stabilita nelle misure fisse di:

centesimi 10 per somme da oltre lire 1 fino a lire 100;
centesimi 50 per somme da oltre lire 100 fino a 1000;
e di 1 lira per qualunque somma superiore a lire 1000.

Digitized by Google

Su questa stessa base sarà conteggiata la tassa di bollo sui conti, note, fatture e quietanze relative al pagamento dei noli per trasporti di carboni provenienti dall'estero, ancorchè tali noli siano pagati nel Regno e sia per essi redatta apposita fattura o quietanza, separata da quella concernente il prezzo della merce.

Per i pagamenti eseguiti a mezzo di mandati le tasse di bollo saranno applicate nelle misure di cui innanzi sui mandati emessi a datare dal 1° dicembre 1923, mentre sui mandati emessi fino a tutto il 30 novembre 1923 si dovrà applicare la tariffa di bollo attualmente in vigore.

Con decorrenza dal 15 novembre 1923, alle quietanze rilasciate dagli speditori per la riscossione degli assegni gravati sui trasporti, si applicherà la tassa di bollo nelle misure fisse di:

centesimi 10 per somme da oltre lire 1 fino a lire 100;
centesimi 50 per somme da oltre lire 100 fino a lire 1000;
lire 1 per qualunque somma superiore a lire 1000;

mentre invece per le spese anticipate percepite dai mittenti, all'atto della consegna di spedizioni, e per le bollette dei depositi di bagagli saranno riscosse le tasse di bollo di che al punto 3° della presente circolare.

Le ricevute per versamento e ritiro di depositi d'ogni specie, provvisori o definitivi, compresi i depositi doganali, sono soggette alla tassa fissa di bollo di:

centesimi 10 quando la somma supera 1 lira e non le lire 100;
lire 2 quando la somma è superiore a lire 1000 senza limiti.

A datare dal 1° novembre 1923 le relazioni di collaudo, le situazioni di lavori e relativi benestare sono soggetti, se firmati dal solo funzionario constatante, alle seguenti tasse:

quando la dimensione supera 14 e non 20 decimetri quadrati L. 2
quando la dimensione supera 20 e non 30 decimetri quadrati L. 4
quando la dimensione supera 30 decimetri quadrati L. 10.

Qualora i detti documenti vengano firmati anche dall'appaltatore, sarà dovuta la tassa di lire 3.

Ai visti di benestare sulle fatture d'importo superiore a lire 100, per piccoli lavori, riparazioni, ecc., si applica la marca da bollo da L. 2 quantunque non si tratti di vero e proprio collaudo e

Digitized by Google

non occorra per la accettazione del lavoro una speciale competenza tecnica.

Per le quietanze degli stipendi, premi, assegni, indennità e pensioni del presonale la tassa di bollo sarà trattenuta, nella misura per essi indicata nell'annesso prontuario, sui ruoli paga ed altri ordinativi emessi a datare del 1° dicembre 1923.

Restano in vigore agli effetti della tassa di bollo tutte le norme contenute nella Istruzione n. 4-1916 (Bollettino ufficiale n. 34 del 24 agosto 1916) non modificate con la presente circolare.

Tutte le misure di tassa indicate nella presente circolare, comprese quelle degli stipendi e pensioni, sono comprensive di ogni addizionale.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

PRONTUARIO

Tasse di bollo per le quietanze delle competenze e pensioni del personale

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 ottobre 1923 n. 2275	
Da L. 1,01 a L. 100	—	10
» 100,01 » 300	—	15
» 300,01 » 400	—	20
» 400,01 » 500	—	25
» 500,01 » 600	—	30
» 600,01 » 700	—	35
» 700,01 » 800	—	40
» 800,01 » 900	—	45
» 900,01 » 1000	—	50
» 1000,01 » 1100	—	55
» 1100,01 » 1200	—	60
» 1200,01 » 1300	—	65
» 1300,01 » 1400	—	70
» 1400,01 » 1500	—	75
» 1500,01 » 1600	—	80
» 1600,01 » 1700	—	85
» 1700,01 » 1800	—	90
» 1800,01 » 1900	—	95
» 1900,01 » 2000	1	—

Tasse di bollo per le quietanze ordinarie di terzi nei rapporti con le pubbliche amministrazioni

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 ottobre 1923 n. 2275	
Da L. 1,01 a L. 100	—	10
» 100,01 » 1.000	—	50
» 1.000,01 » 3.000	1	—
» 3.000,01 » 6.000	2	—
» 6.000,01 » 10.000	3	—
» 10.000,01 » 13.000	4	—
» 13.000,01 » 16.000	5	—
» 16.000,01 » 20.000	6	—
» 20.000,01 » 23.000	7	—
» 23.000,01 » 26.000	8	—
» 26.000,01 » 30.000	9	—
» 30.000,01 » 33.000	10	—
» 33.000,01 » 36.000	11	—
» 36.000,01 » 40.000	12	—
» 40.000,01 » 43.000	13	—
» 43.000,01 » 46.000	14	—
» 46.000,01 » 50.000	15	—
» 50.000,01 » 53.000	16	—
» 53.000,01 » 56.000	17	

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 ottobre 1923 N. 2275	
Da L. 100.000,01 a L. 103.000	31	—
» 103.000,01 » 106.000	32	—
» 106.000,01 » 110.000	33	—
» 110.000,01 » 113.000	34	—
» 113.000,01 » 116.000	35	—
» 116.000,01 » 120.000	36	—
» 120.000,01 » 123.000	37	—
» 123.000,01 » 126.000	38	—
» 126.000,01 » 130.000	39	—
» 130.000,01 » 133.000	40	—
» 133.000,01 » 136.000	41	—
» 136.000,01 » 140.000	42	—
» 140.000,01 » 143.000	43	—
» 143.000,01 » 146.000	44	—
» 146.000,01 » 150.000	45	—
» 150.000,01 » 153.000	46	—
» 153.000,01 » 156.000	47	—
» 156.000,01 » 160.000	48	—
» 160.000,01 » 163.000	49	

Digitized by Google

da	a	L.	c.	da	a	L.	c.	da	a	L.	c.
» 2100,01	» 2200	1	10	» 60.000,01	» 63.000	19	—	[illegible]			
» 2200,01	» 2300	1	15	» 63.000,01	» 66.000	20	—	» 170.000,01	» 173.000	52	—
» 2300,01	» 2400	1	20	» 66.000,01	» 70.000	21	—	» 173.000,01	» 176.000	53	—
» 2400,01	» 2500	1	25	» 70.000,01	» 73.000	22	—	» 176.000,01	» 180.000	54	—
» 2500,01	» 2600	1	30	» 73.000,01	» 76.000	23	—	» 180.000,01	» 183.000	55	—
» 2600,01	» 2700	1	35	» 76.000,01	» 80.000	24	—	» 183.000,01	» 186.000	56	—
» 2700,01	» 2800	1	40	» 80.000,01	» 83.000	25	—	» 186.000,01	» 190.000	57	—
» 2800,01	» 2900	1	45	» 83.000,01	» 86.000	26	—	» 190.000,01	» 193.000	58	—
» 2900,01	» 3000	1	50	» 86.000,01	» 90.000	27	—	» 193.000,01	» 196.000	59	—
» 3000,01	» 3100	1	55	» 90.000,01	» 93.000	28	—	« 196.000,01	» 200.000	60	—
» 3100,01	» 3200	1	60	» 93.000,01	» 96.000	29	—	per qualunque somma superiore a L. 200.000 o indeterminata, tassa fissa massima		60	—
» 3200,01	» 3300	1	65	» 96.000,01	» 100.000	30	—				
» 3300,01	» 3400	1	70								
» 3400,01	» 3500	1	75								
» 3500,01	» 3600	1	80								
» 3600,01	» 3700	1	85								
» 3700,01	» 3800	1	90								
» 3800,01	» 3900	1	95								
» 3900,01	» 4000	2	—								
» 4000,01	» 4100	2	05								
» 4100,01	» 4200	2	10								
« 4200,01	» 4300	2	15								
» 4300,01	» 4400	2	20								
» 4400,01	» 4500	2	25								
» 4500,01	» 4600	2	30								
» 4600,01	» 4700	2	35								
» 4700,01	» 4800	2	40								
» 4800,01	» 4900	2	45								
» 4900,01	» 5000	2	50								

N. B. — Le tasse di cui sopra sono comprensive di ogni addizionale.

Digitized by Google

SENTENZA

Espropriazioni ferroviarie - Valore legale - Coacervo di dieci annualità di imponibile - Valore venale - Sua determinazione - Applicabilità dell'art. 57 del R. D. 30 novembre 1919, n. 2318.

In mancanza dei fitti di data certa dell'ultimo decennio, il valore legale, che costituisce uno dei termini della media, prescritta dall'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, si ricava dal coacervo o somma di dieci annualità dell'imponibile che colpisce il fondo espropriato e non già dalla capitalizzazione dell'imponibile medesimo.

L'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429 deve interpretarsi nel senso che si vollero applicate agli espropri ferroviari le leggi più favorevoli alla causa espropriante non solo già emanate ma che lo fossero in avvenire nella località ove si effettua l'occupazione.

Coerentemente a ciò, alle espropriazioni autorizzate ed eseguite dopo il 30 novembre 1919 nel Comune di Roma sono applicabili per la determinazione del valore venale, i criteri restrittivi dettati dall'art. 57 del R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318 per la espropriazione delle zone fuori del piano regolatore da destinarsi a città giardino.

R. TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI ROMA. — (I Sezione) - Sentenza 16-27 luglio 1923. Ferrovie dello Stato contro Fratelli Gabet.

(*Omissis*).

Come risulta dalle difese dell'amministrazione, questa impugna la perizia Magnani sia per avere errato nella determinazione del valore legale ai sensi dell'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, in quanto il perito non procedette al coacervo di dieci

Digitized by Google

annualità di reddito imponibile rilevando non risultare dal catasto tale reddito, bensì l'estimo capitale, sia per avere errato nella determinazione dell'altro elemento della media, cioè il valore venale, in quanto ritenne inapplicabile al caso l'art. 57 del R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, osservando essere stata tale norma emanata dopo l'occupazione dei terreni in questione e riguardare gli espropri per case popolari e non già quelli per costruzioni ferroviarie.

Sul primo punto il Tribunale ha avuto più volte occasione di decidere e nello stesso senso delle sue decisioni si sono pronunziate la Corte di appello di Roma e la Cassazione. Si è considerato in sostanza che l'esistenza nelle provincie dell'ex Stato pontificio dell'antico catasto, che conteneva l'indicazione dell'estimo e non quella del reddito imponibile, era un dato di fatto ben noto al legislatore, il quale ciò nonostante volle che anche in quelle provincie nella materia di cui trattasi il criterio stabilito nell'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli trovasse applicazione, e che del resto la deduzione del reddito dall'estimo si presenta come un'operazione aritmetica assai facile perchè, tenendosi presente la ragione del 4 % tra i due valori adottata dal compilatore del catasto, basta dividere l'estimo per 25 per ottenere così il reddito imponibile e procedere poi alla somma di dieci annualità.

Questo motivo d'impugnativa è quindi fondato.

Sul secondo punto si osserva che per istabilire la norma da applicare nella stima dell'immobile occorre considerare non già, come fece il perito, il momento dell'occupazione dei terreni, bensì quello in cui decretandosi l'espropriazione si avvera il trapasso della proprietà nell'ente espropriato.

Ora il decreto prefettizio di espropriazione è del 5 settembre 1922, e pertanto a quella data il D. R. 30 novembre 1919 era già in vigore. In ordine poi all'applicabilità dell'art. 57 di questo decreto è da notare che nell'art. 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, dopo essersi stabilito il principio generale dell'applicazione alle espropriazioni ferroviarie delle norme della legge sul risanamento di Napoli, si è soggiunto:

« Nei luoghi però dove vigessero disposizioni legislative spe-
« ciali più favorevoli alle Amministrazioni esproprianti, tali di-
« sposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da ese-

Digitized by Google

« guirsi nell' interesse dell' Amministrazione ferroviaria dello « Stato ».

In base a questa norma l'istante deduce doversi nel caso applicare, contrariamente all'avviso del perito Magnani e alla tesi sostenuta dai convenuti, la disposizione del ricordato art. 57, il quale, dopo avere anch'esso richiamato la legge sul risanamento di Napoli per le opere di pubblica utilità da eseguirsi in Roma in base al decreto stesso del 30 novembre 1919, soggiunge che per le zone fuori del piano regolatore da destinarsi a città giardino sarà considerato come valore venale del terreno quello rurale al momento dell'espropriazione, mentre il perito nella specie stimò il valore delle aree come fabbricabili. Ritiene il Tribunale che l'assunto dell'Amministrazione ferroviaria sia fondato, come quello che è suffragato sia dall'interpretazione letterale sia da quella logica della norma in esame. Infatti come in altro giudizio esso ebbe ad osservare, al momento della pubblicazione della legge 7 luglio 1907 non esistevano norme più favorevoli per l'espropriante di quelle contenute nella legge sul risanamento di Napoli e col dire « nei luoghi . . . . . . dove vigessero » si alluse appunto alle norme che potessero in avvenire per talune località venire a stabilirsi in senso più favorevole all'espropriante. Scopo della disposizione fu certamente quello di assicurare alle espropriazioni ferroviarie il regime economico dell'espropriante più favorito. Ora questo scopo rimarrebbe vano se si interpretasse la disposizione stessa nel senso voluto dai convenuti. Non vale poi opporre contro l'applicazione della specie dell'art. 57 che questo riguarda le costruzioni edilizie, e più specialmente le zone da destinarsi a città-giardino, e non già i lavori ferroviari. Invero la disposizione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907 non può interpretarsi nel senso che essa abbia richiamato le sole disposizioni le quali potessero in determinati luoghi venire introdotte nei riguardi delle espropriazioni ferroviarie; poichè un richiamo di tal genere, come giustamente osserva l'attrice, sarebbe stato superfluo, dal momento che l'efficacia di simili norme non si sarebbe potuta negare dato l'oggetto dei rapporti. D'altro canto la dizione generica della norma, che si riferisce a disposizioni speciali più favorevoli di quella di Napoli (anch'essa estranea ai lavori ferroviari) alle Amministrazioni esproprianti, dimostra essersi voluto tener conto solamente

Digitized by Google

della materia dell'espropriazione cui tali disposizioni si riferissero e del contenuto di esse più favorevole che non quella della legge per Napoli; e come questa venne estesa ad un oggetto diverso da quello per cui era stata emanata, così anche le nuove eventuali norme legislative in tema di espropriazione vennero preventivamente estese oltre il campo della loro particolare attività.

Ciò posto, poichè è pacifico che le zone in contestazione sono fuori del piano regolatore di Roma, doveva il perito stimare il valore venale come di terreni rurali e non più edificatori.

Per le premesse considerazioni deve accogliersi l' opposizione ed annullandosi la perizia Magnani disporre nuova perizia che venga eseguita in base ai criteri di cui sopra.

Digitized by Google

6.

Anno XVI - N. 46 15 Novembre 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

Vittorio Emanuele II Biblioteca in Roma

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

(4118) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Digitized by Google

Errata-corrige.

Nel R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, relativo alle disposizioni per le carte di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato, ecc., pubblicato nella *Gazzetta* n. 173 del 24 luglio 1923, (riportato nel *Bollettino Ufficiale* n. 30 del 26 luglio 1923, pag. 380), all'art. 6, e precisamente all'indicazione (2°), per errore tipografico venne stampato: « moglie, figli celibi di età non superiore ai 25 anni, figlie nubili e inoltre genitori dell'agente, nutrice e una persona di servizio se *convivente* », mentre doveva dirsi « se *conviventi* », come è nel testo originale.

REGIO DECRETO 10 *settembre* 1923, *n.* 2315, *contenente norme per la riammissione in servizio di agenti ferroviari resisi dimissionari durante la guerra per intraprendere la carriera militare* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della legge sui pieni poteri 3 dicembre 1922, numero 1601;

Visto l'art. 166 del regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393.

Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 9 novembre 1923, n. 263.

Digitized by Google

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha facoltà di riammettere in servizio alla propria dipendenza, colla contemporanea cessazione della loro posizione militare e previa rinuncia al grado di ufficiale del Regio esercito in servizio attivo permanente, quei suoi agenti di ruolo che, resisi dimissionari dal loro posto di impiego, per accettare durante la guerra la nomina ad ufficiali in servizio attivo permanente, richiedano, entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, tale riammissione.

Art. 2.

Il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato determinerà, per i riammessi di cui al precedente articolo, la posizione da assegnare loro, agli effetti della anzianità di servizio, dello svolgimento normale della carriera e del trattamento di quiescenza, avvertendo che detta nuova posizione non potrà, in ogni caso, essere superiore a quella che i riammessi stessi avrebbero conseguito se non avessero mai abbandonata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Per il periodo passato in qualità di ufficiali in servizio attivo permanente i riammessi di cui si tratta, dovranno versare la ritenuta d'iscrizione all'Opera di previdenza pel personale delle ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 10 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 7 *ottobre* 1923, *n.* 2306, *riguardante il trattamento di quiescenza degli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato non iscritti al Fondo pensioni ed esoneri in base al R. decreto* 28 *gennaio* 1923, *n.* 143 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601, che delega al Governo del Re i pieni poteri;
Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze:
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per gli agenti delle ferrovie dello Stato, non iscritti al Fondo pensioni, dispensati in applicazione del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, valgono, per quanto riguarda il trattamento di quiescenza, le disposizioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 2.

Per quelli di detti agenti che provengono dai ruoli organici di altre Amministrazioni dello Stato sarà fatto luogo al trattamento di quiescenza previsto dal R. decreto 25 gennaio 1923, n. 87, applicando alla spesa relativa le norme dell'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

Art. 3.

Agli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del cessato Regio ispettorato generale delle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 10 novembre 1923, n. 264.

Digitized by Google

strade ferrate sarà liquidata esclusivamente l'indennità di cui all'art. 11 della legge 4 marzo 1904, n. 66, modificato dall'art. 12 della legge 5 ottobre 1920, n. 1431, applicando alla spesa relativa le norme dell'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

Art. 4.

Agli agenti iscritti al ruolo aggiunto di cui al relativo regolamento approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, sarà liquidata esclusivamente la indennità stabilita dall'art. 17 del regolamento medesimo.

Per coloro i quali abbiano stipulato con l'Istituto nazionale delle assicurazioni un contratto di assicurazione a beneficio proprio o della famiglia o di entrambi, secondo l'art. 19 del citato regolamento del personale provvisorio ed aggiunto, la polizza di assicurazione viene ridotta alla data di dispensa dal servizio, cessando per tal modo ogni ulteriore obbligo dell'Amministrazione verso l'Istituto nazionale, ed all'agente che all'atto della dispensa non avesse compiuto i 60 anni di età l'Amministrazione verserà l'importo globale del suo contributo del 9 % sull'ultimo stipendio percepito dall'agente stesso per il periodo che intercorre fra la data della dispensa e il compimento dei 60 anni di età. All'agente assicurato che avesse invece compiuto i 60 anni di età, l'Amministrazione verserà l'importo globale del suo contributo 9 % come sopra fino al compimento dei 65 anni di età.

Art. 5.

Per gli agenti iscritti a casse di previdenza speciali, istituite dalle aziende dalle quali provengono, sarà liquidato il trattamento stabilito nei casi di cessazione dal servizio dai relativi statuti o regolamenti.

Art. 6.

Per gli agenti iscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali sarà liquidata l'indennità stabilita dal-

Digitized by Google

l'art. 8 del R. decreto 143, per la durata del servizio prestato alle ferrovie dello Stato.

Art. 7.

Per gli agenti provenienti da Amministrazioni ferroviarie dell'ex Impero austro-ungarico si farà luogo alla liquidazione della pensione secondo le disposizioni dei regolamenti di provenienza e sullo stipendio virtuale degli organici del cessato regime, salvo i provvedimenti definitivi che verranno emanati per regolare il trattamento di quiescenza del personale suddetto.

Nel caso che alla data della dispensa i predetti agenti non avessero raggiunto entrambi i requisiti stabiliti dall'art. 2 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, sarà loro corrisposta la indennità di cui all'art. 6 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143.

Qualora però a norma delle disposizioni richiamate al primo comma del presente articolo, detti agenti non avessero diritto a pensione, sarà loro corrisposta l'indennità di cui all'art. 8 del suddetto R. decreto 143.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 7 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

CARNAZZA — MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 21 *ottobre* 1923, *n.* 2300, *concernente l'indennità al personale avventizio licenziato in applicazione del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, con esclusione di qualsiasi compenso anche a titolo di sussidio contro la disoccupazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al R. Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione delle assunzioni e sistemazioni fatte nel personale di ruolo ed avventizio delle Amministrazioni dello Stato, posteriormente al 24 maggio 1915;

Visto il R. decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro per l' interno, *ad interim* per gli affari esteri, di concerto col Ministro per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Al personale avventizio di tutte le Amministrazioni statali, compresa la Direzione generale delle ferrovie, avente o no diritto alla sistemazione in ruolo, che viene licenziato in applicazione del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, spetta unicamente il trattamento stabilito dall'art. 5 del predetto decreto, con esclusione di qualsiasi altra indennità o compenso, anche a titolo di sussidio contro la disoccupazione ai sensi del R. decreto 19 ottobre 1919, n. 2214.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'8 novembre 1923, n. 262.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI - DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n. 2180 del 14 novembre 1923, di S. E. il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato, contenente modificazioni alle facoltà del Capo della Delegazione e dei Capi delle Sezioni di Cagliari, alle facoltà del Capo Compartimento di Palermo, ed alle circoscrizioni di alcuni Compartimenti.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n.1279 del 27 giugno 1923;

Visto l'Ordine generale n. 3-1920;

Visti i R. Decreti n. 2490 del 18 dicembre 1919, n. 907 del 5 agosto 1912, n. 81 del 2 febbraio 1922 e n. 1258 del 7 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Ad integrazione e modificazione di quanto è stabilito dagli art. 2 e 3 della precedente deliberazione n. 1279 del 27 giugno 1923, le funzioni e le facoltà del Capo della Delegazione e dei Capi delle Sezioni di Cagliari, sono identiche a quelle che nei Compartimenti hanno rispettivamente i Capi Compartimento e i Capi delle Sezioni.

Art. 2.

Sono revocate le disposizioni di cui agli art. 1 e 2 del R. Decreto n. 2490 del 18 dicembre 1919 e 1, 2, 3, 4 e 5 dell'Ordine Generale n. 3-1920 che assegnavano speciali facoltà al Capo Compartimento di Palermo, con che le attribuzioni del Capo del Compartimento medesimo debbono intendersi ritornate a quelle nor-

Digitized by Google

malmente inerenti a tale carica, ed identiche perciò alle attribuzioni dei Capi degli altri Compartimenti, fermo restando il disposto dell'ultimo comma dell'art. 10 della deliberazione numero 1277 del 27 giugno 1923 per quanto concerne i rapporti del Capo Compartimento di Palermo col Dirigente dell'Esercizio delle Secondarie.

Art. 3.

La linea Pescara-Sulmona, che, secondo la tabella *A* annessa al R. Decreto 5 agosto 1912, n. 907, appartiene attualmente al Compartimento di Roma, viene aggregata al Compartimento di Ancona, esclusa la stazione di Sulmona.

Art. 4.

A modificazione di quanto è disposto dal R. Decreto n. 81 del 2 febbraio 1922, la stazione di Potenza inferiore, appartenente al Compartimento di Bari, viene aggregata al Compartimento di Napoli, seguitando però ad appartenere al Compartimento di Bari solo per quanto riguarda il Servizio Lavori.

Art. 5.

Per l'esatta interpretazione delle disposizioni date dal Regio Decreto n. 1258 del 7 giugno 1923, resta stabilito che il tratto di linea S. Vito al Tagliamento-Portogruaro (e) debba far parte del Compartimento di Venezia.

Art. 6.

La presente deliberazione avrà vigore dal 1° gennaio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione resta abrogata.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto: si approva.

Roma, 15 novembre 1923

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2181 *del* 14 *novembre* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato, riguardante la istituzione dei Riparti del traffico.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1278 del 27 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario generale;

DELIBERA:

Art. 1.

In ciascun Compartimento, esclusa la Delegazione di Cagliari, sono istituiti i « Riparti del traffico », alla diretta dipendenza delle Sezioni Movimento e Traffico e sotto l'immediata sorveglianza degli Uffici traffico.

Art. 2.

Il numero e le circoscrizioni dei Riparti per ciascun Compartimento, con le rispettive sedi, risultano dal prospetto allegato.

Art. 3.

Ai riparti del traffico vengono assegnati gli incarichi e le facoltà seguenti:

a) vigilanza sull'andamento delle gestioni e sul servizio merci;

Digitized by Google

b) prevenzione e repressione dei furti, con espletamento delle relative inchieste;

c) Trattazione e liquidazione delle vertenze per irregolarità nei trasporti (mancanze, furti, avarie ecc., esclusi i danni alle persone), verificatesi in servizio interno, quando i relativi reclami non superino l'importo di lire tremila per ciascuna, e non rientrino nella competenza dei Capi stazione e Capi gestione: con autorizzazione ad emettere e firmare i relativi ordini di pagamento, sotto la propria personale diretta responsabilità, e con espresso divieto di delegare ad altri la facoltà stessa;

d) trattazione e definizione dei reclami per rimborso caparra vagoni e per rimborso tasse di sosta; purchè non investano questioni di massima e non superino, per le soste, il valore di L. 250 per ciascuna vertenza;

e) intervento negli accertamenti per anormalità dei trasporti e nella compilazione della seconda parte dei relativi processi verbali, per danni superiori alle L. 500; con facoltà di delega occasionale, temporanea o duratura ai Capi stazione e Capi delle gestioni autonome che ne siano ritenuti idonei;

f) verifiche contabili alle gestioni e verifiche dei magazzini; con particolare sorveglianza sull'applicazione delle norme in materia di giacenze ed eccedenze, e sulla vendita delle merci deperibili o di valore minimo;

g) sistemazione rilievi e titoli da liquidare, mediante controllo anche dei mod. C. i-509;

h) accertamento delle assunzioni a debito delle sovvenzioni sui conti correnti;

i) trattazione dei rapporti relativi ad irregolarità commesse nel servizio viaggiatori e merci, per i provvedimenti disciplinari del caso.

Art. 4.

I Riparti del traffico saranno retti da funzionari del grado 5° o del grado 6°, a seconda della loro importanza, ed i relativi atti saranno firmati sotto l'indicazione « Il Capo Riparto del traffico ».

Digitized by Google

Art. 5

Il Servizio Movimento e Traffico provvederà alla emanazione delle eventuali norme di dettaglio per la regolare applicazione della presente deliberazione.

Art. 6.

La presente deliberazione comincerà ad avere vigore dal 1° gennaio 1924 e dovrà essere completamente attuata entro il 30 giugno stesso anno.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Allegato alla Deliberazione 2181 del 14 novembre 1923.

Prospetto dimostrativo delle sedi e circoscrizioni dei Riparti del Traffico

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Torino	1	Torino	Torino — Modane; Bussoleno — Susa; Torino — Torre Pellice; Bricherasio — Barge; Torino — Trofarello; Trofarello — Chieri; Trofarello — Cuneo; Cuneo — San Dalmazzo di Tenda; Airasca — Cuneo; Busca — Dronero; Saluzzo — Savigliano; Moretta — Bra (e); Cuneo — Bastia (e).
	2	Alessandria	Trofarello (e) — Alessandria; Alessandria — Valenza — Casale M.; Alessandria — Bra; Casale M. — Asti — Castagnole; Asti — Acqui; Alessandria — S. Giuseppe; Cargnola (e) — Savona L. e M.; Ceva — Ormea.
	3	Novara	Torino (e) — Rho (e); Chivasso — Aosta; Santhià — Arona (e); Novara — Domodossola (e); Novara — Varallo; Chivasso — Asti (e); Chivasso — Casale M. (e); Casale M. (e) — Vercelli; Vercelli — Caca Carbonara; Casale M. (e) — Mortara — Corsico; Novara — Valenza (e); Torreberretti — Cava Carbonara.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Milano	1	Milano P. G.	Stazioni e gestioni tutte di **Milano** e linee affluenti fino **Rho**; **Monza**; Lambrate; Rogoredo.
	2	Milano C.	Domodossola — **Rho** (e); Arona — Oleggio; **Luino** — Oleggio; **Laveno** — Gallarate; Porto Ceresio — Gallarate; Chiasso — **Monza** (e); Como S. G. — Como Lago; **Albate** Camerlate — **Lecco** (e); **Monza** (e) — Calolzio (e); Seregno — Ponte S. Pietro (e).
	3	Milano C.	Rogoredo (e) — Voghera; Rogoredo (e) — Piacenza (e); Alessandria (e) — Piacenza; Pavia — Casalpusterlengo; Bressana — Bottarone — Broni; Codogno — Mantova (e); Cremona — Borgo S. Donnino (e); Pladena — Parma (e).
	4	Brescia	Sondrio — Treviglio; Chiavenna — Colico; Lambrate (e) — Verona (e) — Bergamo — Rovato; Palazzolo — Paratico; Treviglio — Cremona (e); Brescia — Olmeneta; S. Zeno — Piadena (e); Desenzano — Desenzano Lago.
Genova	1	Genova P. P.	Stazioni e gestioni di Genova; **Scali Marittimi**, porto e linee affluenti fino Sampierdarena, Rivarolo e Genova P. B

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Segue **Genova**	2	Genova P. B.	Genova P. B. (e) — Spezia (e); Alessandria (e) — Rivarolo (e); Novi. — Novi S. Bovo; Tortona (e) — Novi L.; Tortona (e) — Arquata Scrivia.
	3	Savona	Sampierdarena (e) — Ventimiglia — Airole; Sampierdarena (e) — Acqui (e); Alessandria (e) — Ovada.
Venezia	1	Venezia	Venezia — Padova; Mestre — Portogruaro (e); Mestre — Bassano — Trento (e); Padova — Montebelluna (e); Cittadella — Treviso (e); Bassano — Cittadella — Camposampiero.
	2	Treviso	Mestre (e) — Udine (e) ; Treviso — Casarsa; Motta — Portogruaro (e); Treviso — Montebelluna — Calalzo P. C.; Montebelluna — Susegana.
	3	Verona	Padova (e) — Verona; Vicenza — Schio; Vicenza Cittadella (e); Verona — Trento; Trento — S. Michele — Malè; Mori — Riva.
	4	Bolzano	Trento (e) — Brennero; Ora — Predazzo; Bolzano — Merano — Mals; Chiusa — Plana; Fortezza — S. Candido; Brunico — Campo Tures.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Trieste	1	Trieste	Stazioni, gestioni e scali di Trieste; Trieste — Monfalcone (e); Trieste — Opicina — Opicina Camp.; Trieste — Postumia; Trieste — Parenzo; Trieste — Pola; Canfanaro Rovigno; Erpelle Cosina — Divaccia; S. Pietro del Carso — Fiume.
	2	Gorizia	Monfalcone — Portogruaro (e); Udine — S. Giorgio di Nogaro; Palmanova — Pontile per Grado; Udine Monfalcone; Udine — Tarvisio; Gorizia M. — Aidussina; Piedicolle — Opicina (e).
Bologna	1	Bologna	Bologna — Rimini; Rimini — Ferrara (e); Bologna — Pistoia (e); Castelbolognese — Ravenna; Granarolo — Lavezzola; Faenza — Russi.
	2	Modena	Bologna (e) — Piacenza; Modena — Verona (e).
	3	Rovigo	Bologna (e) — Padova (e); Rovigo — Chioggia; Bologna (e) — Dossobuono (e); Rovigo — Isola della Scala; Mantova (e) — Monselice.
Firenze	1	Firenze	Firenze — Pistoia; Firenze — Faenza (e); Firenze — Chiusi; Empoli (e) — Chiusi; Borgo S. Lorenzo — Pontassieve.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Segue **Firenze**	2	Pisa	Livorno — Pisa — Firenze (e); Pisa — Lucca — Pistoia (e); Livorno — Grosseto; Pisa — Vada; Cecina — Volterra; Campiglia — Piombino; Montepescali — Asciano (e).
	3	Spezia	Spezia — Parma (e); Fornovo — Borgo S. Donnino (e); Vezzano — Pisa (e); Aulla — Monzone; Santo Stefano — Sarzana; Avenza — Carrara; Viareggio — Lucca; Lucca (e) — Castelnuovo di Garfagnana.
Roma	1	Roma	Stazioni e gestioni di Roma; Roma — Viterbo (e); Capranica — Ronciglione: Roma — Frascati.
	2	Roma	Roma (e) — Grosseto (e); Palo — Ladispoli; Pontegalera — Fiumicino; Roma — Terracina; Roma — Carano — Formia; Carano — Nettuno; Roma — Albano — Cecchina; Segni (e) — Velletri.
	3	Roma	Roma (e) — Cassino; Roma (e) — Chiusi; Attigliano — Viterbo; Orte — Terni (e); Roma (e) — Sulmona; Avezzano — Roccasecca; Sulmona — Isernia — Caianello (e).
Ancona	1	Ancona	Ancona — Rimini (e); Falconara — Terni; Foligno — Terontola (e); Fabriano — Urbino; Macerata (e) — Albacina.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Segue **Ancona**	2	Castellamm. A.	Ancona (e) — Foggia (e; Pescara — Sulmona; Sulmona — Terni (e); Portocivitanova — Macerata; Porto d'Ascoli — Ascoli Piceno; Giulianova — Teramo.
Napoli	1	Napoli	Napoli — Cassino (e); Sparanise — Gaeta; Napoli — Aversa — Caserta; Napoli — Torre Annunziata (e) — Cancello.
	2	Benevento	Caserta (e) — Foggia (e); Benevento — Avellino — Cancello (e); Avellino — Rocchetta S. Antonio (e); Benevento — Campobasso — Termoli; Campobasso — Isernia (e).
	3	Salerno	Torre Annunziata — Potenza; Torre Annunziata — Gragnano; Nocera Codola; Sicignano — Lagonegro.
Bari	1	Taranto	Bari — Taranto; Bari — Gallipoli; Brindisi — Potenza (e); Zollino Otranto.
	2	Foggia	Foggia — Bari (e); Foggia — Potenza (e); Foggia — Manfredonia; Foggia — Lucera; Cerignola — Cerignola Città; Ofantino — Margherita di Savoia; Barletta — Spinazzola; Rocchetta S. Antonio Gioia del Colle (e).

Digitized by Google

Compartimento	Riparto Traffico		Circoscrizione dei riparti del Traffico
	N.	Sede	
Reggio C.	1	Paola	Battipaglia (e) — Reggio (e); Paola — Castiglione; Sibari (e) — Cosenza.
	2	Catanzaro	Reggio C. — Metaponto (e) — Catanzaro — S. Eufemia (e).
Palermo	1	Palermo	Palermo — S. Agata; Palermo — Trapani; Palermo — Santa Caterina (e); Roccapalumba — Porto Empedocle; S Caterina — Aragona; Canicatti — Terranova (e).
	2	Catania	Messina — S. Agata (e); Messina — Siracusa; Siracusa — Terranova; Catania — S. Caterina; Valsavoia Caltagirone.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2183 *del* 14 *novembre* 1923 *di S. E. il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato, riguardante modificazioni dei Riparti Materiale e Trazione.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1278 del 27 giugno 1923;

Visto l'ordine di Servizio n. 124 del 1920 e successive modificazioni;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

L'attuale circoscrizione dei Riparti Materiale e Trazione è abolita.

Vengono istituiti 25 Riparti Materiale e Trazione con sede distaccata da quella della rispettiva Sezione e colla circoscrizione risultante dalla allegata tabella.

Art. 2.

Per le linee non assegnate a Riparti distaccati le funzioni dei Riparti saranno assunte direttamente dalla rispettiva Sezione Materiale e Trazione.

La Sezione di Bologna e la Delegazione di Cagliari non hanno Riparti distaccati.

Art. 3.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° gennaio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione rimane abrogata.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Allegato alla Delib. N. 2183 del 14 novembre 1923.

Circoscrizioni dei Riparti Materiale e Trazione staccati dalla sede delle rispettive Sezioni.

Sezione	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	CIRCOSCRIZIONE
Torino	Alessandria	Alessandria Casale	Alessandria Casale Mortara	Asti — Alessandria — Bivio Bormida. Nizza — Alessandria — Casale — Vercelli (e). Casale — Asti — Acqui. Cantalupo — S. Giuseppe (e). Casale — Chivasso (e). Casale — Mortara — Corsico. Valenza — Mortara — Bivio Gravellone. Torre Berretti — Cava C. Alessandria — Ovada (e) Raccordi Stazione di Alessandria.
	Bussoleno	Bussoleno	Modane	Torino P. N. (e) — Modane. Bussoleno — Susa.
Genova	Novi S. Bovo	Novi S. Bovo	Novi S. Bovo	Bivio Bormida — Ronco (e) — Busalla (e) Arquata — Tortona (e). Linee di raccordo delle stazioni di Novi.
	Savona	Savona L. Savona F. Ventimiglia	Savona Ventimiglia	Sampierdarena (e) — Ventimiglia — Airole. Ceva (e) — Savona Porto.
Milano	Brescia	Brescia Cremona	Brescia Cremona	Verona (e) — Brescia — Treviglio (e). Desenzano — Desenzano Lago. Brescia — Parma (e). Rovato — Bergamo (e). Palazzolo — Paratico. Codogno (e) — Mantova (e). Treviglio (e) — Borgo San Donnino (e). Olmeneta — S. Zeno.

Digitized by Google

Sezione	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	CIRCOSCRIZIONE
Milano	Lecco	Lecco T. E. Lecco T. V.	Lecco	Monza (e) — Calolzio — **Chiavenna.** Colico — Sondrio. Lecco — Albate Camerlata (e). Calolzio — Bergamo (e).
Venezia	Mestre	Treviso Mestre Padova Venezia M.	Treviso Mestre Venezia S. L. Venezia M. Padova	Venezia S. L. — Mestre — Padova. Mestre — Portogruaro (e) — Casarsa — Udine (e). Mestre — Treviso — Motta — Portogruaro. Motta — S. Vito al Tagliamento Treviso — Casarsa. Treviso — Belluno — **Calalzo.** Castelfranco — **Montebelluna** — Susegana. Padova — Cittadella — Bassano. Camposampiero — Castelfranco — **Treviso.** Mestre — Bassano. Venezia M. — Bivio M. Cittadella Castelfranco.
	Verona	Verona Vicenza	Verona Vicenza	Verona — Padova (e). Verona — Ala (e). Vicenza — Schio. Vicenza — Cittadella (e).
	Trento	Trento T. V. Trento T. E. Riva	Trento Trento Sc. Ala	Mori — Riva. Ala — Trento — Ora (e). Trento T. E. — **Mezzocorona** — Malè. S. Michele — Mezzolombardo. Trento — Bassano
	Bolzano	Bolzano Ora Merano Chiusa Fortezza	Bolzano Merano Fortezza	Ora — Predazzo. Ora — Bolzano — **Brennero.** Chiusa — Plen. Bolzano — Mals. Fortezza — Innichen. Brunico — Sand.

Digitized by Google

Sezione	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	CIRCOSCRIZIONE
Trieste	Udine	Udine Pontefella	Udine	Udine — Tarvisio — Radice. Udine — Cervignano — Grado. Gemona — Casarsa (e). Udine — Gorizia M. (e). Palmanova — S. Giorgio di Nogara.
Firenze	Pisa	Pisa Livorno Grosseto	Pisa Livorno	Pisa C. — Colle Salvetti — Vada. Campiglia — Piombino. Cecina — Volterra. Pisa C. — Viareggio — Lucca (e). Pisa C. — Lucca (e). Bivio Navicelli — Bivio Tagliaferro Livorno C. — Grosseto. Livorno S. M. — Colle Salvetti. Livorno S. M. — Livorno M. Livorno C. — Livorno S. M. Livorno C. — Empoli (e).
	Spezia	Spezia Pontremoli	Spezia	Spezia — Viareggio (e). Spezia P. — Spezia Vald. Vezzano — Parma (e). Sarzana — S. Stefano Avenza — Carrara. Fornovo — Borgo S. Donnino (e). Aulla — Monzone.
	Siena (1)	Siena	Siena	Empoli (e) — Chiusi (e). Asciano — Montepescali (e)
Roma	Sulmona	Sulmona Tivoli	Sulmona	Avezzano — Sulmona. Caianello (e) — Antrodoco. Roma Termini (e) — Avezzano — Roccasecca (e).

(1) Aggregato all'officina locomotive.

Digitized by Google

Sezione	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	CIRCOSCRIZIONE
Ancona	Foligno	Foligno Fabriano Terni	Foligno Fabriano	Albacina — **Terni** — **Antrodoco** (e). Foligno — **Terontola** (e). Albacina — Porto Civitanova (e). **Fabriano** Urbino.
	Castellammare Adriatico	Castellammare Adriatico	Castellammare Adriatico	Porto d'Ascoli (e) — Castellammare Adriatico — **Foggia** (e). **Giulianova** — **Teramo**.
Napoli	Napoli Sperone	Napoli Sperone	Caserta Torre Annunz.	Napoli — **Nocera Inf.** (e). Cancello — Torre **Annunziata**. Torre Annunziata — **Gragnano**. Cancello — Codola — **Mercato** S. Severino (e). Codola — Nocera (e). Napoli C. — **Cassino** (e) Sparanise — **Gaeta**. Raccordi intorno a **Napoli** ed al porto di **Napoli**. Raccordi ai porti di **Torre** e Castellammare, **esclusa la** partita **veicoli per la stazione** di **Napoli**.
	Salerno	Salerno Potenza	Salerno	Nocera **Inferiore** — **Sapri** (e). Battipaglia — **Potenza** Sicignano — **Lagonegro** Salerno — **Mercato San Severino**
Reggio Cal.	Paola	Paola Cosenza	Paola	Sapri — **S. Eufemia Bif.** Paola — Castiglione Cosentino. Sibari (e) — **Cosenza** — **Casali**
	Catanzaro	Catanzaro		Roccella (e) — **Metaponto** (e). S. Eufemia **Biforcazione** (e). Catanzaro Marina.

Digitized by Google

Sezione	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	CIRCOSCRIZIONE
Bari	Taranto	Taranto	Taranto	Brindisi (e) — Potenza (e). Gioia del Colle (e) — Taranto. Taranto — Nasisi — Buffoluto. Nasisi — Collebasso.
	Foggia	Foggia Barletta	Foggia	Foggia — Barletta — Spinazzola. Orfantino — Margherita di Savoia. Cerignola — Cerignola città. Lucera — Manfredonia. Foggia — Rocchetta S. Antonio — Potenza (e). Rocchetta S. Antonio — Spinazzola.
Palermo	Caltanissetta	Caltanissetta Licata	Porto Empedocle	Roccapalumba (e) — Leonforte (e) S. Caterina — Canicatti. Porto Empedocle — Vittoria.
	Catania	Catania Modica Messina	Catania C. Catania Acq. Messina	Catania — Leonforte. Catania — Vittoria (e) Valsavoia — Caltagirone. Catania C. — Catania Porto. Catania — Messina — S. Agata di Militello (e).

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2184 *del* 14 *novembre* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante modificazioni degli Ispettorati Sanitari.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*), del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1274, del 27 giugno 1923;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

L'Ispettorato Sanitario di Verona è soppresso.

Le seguenti linee, appartenenti al Compartimento di Milano, passano sotto la giurisdizione dell'Ispettorato Sanitario di Milano:

Verona P. N. (e) - Brescia;
Desenzano-Desenzano Lago;
Brescia-Parma (e);
San Zeno-Olmeneta;
Cremona-Mantova (e).

Le seguenti linee appartenenti al Compartimento di Venezia, passano sotto la giurisdizione dell'Ispettorato Sanitario di Venezia

Verona P. N. - Padova;
Vicenza-Cittadella;
Vicenza-Schio.

Passa sotto la giurisdizione dell'Ispettorato Sanitario di Trento la linea:

Verona P. N. (e) - Peri.

Digitized by Google

Art. 2.

Le seguenti linee, appartenenti al Compartimento di Ancona, passano dalla giurisdizione dell'Ispettorato Sanitario di Roma a quella dell'Ispettorato Sanitario di Ancona:

Terontola (e) - Foligno;
Foligno-Terni;
Terni-Sulmona (e);
Sulmona (e) - Pescara.

Art. 3.

Le seguenti linee, appartenenti al Compartimento di Napoli, passano dalla giurisdizione dell'Ispettorato Sanitario di Foggia a quella dell'Ispettorato Sanitario di Napoli:

Termoli (e) - Benevento (e);
Bivio Bosco Redole-Carpinone (e);
Benevento (e) - Avellino.

Art. 4.

La presente deliberazione ha effetto a datare dal 1° gennaio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione è abrogata.

Roma, li 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2185 *del* 14 *novembre* 1923 *di S. E. il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato contenente modificazioni ed aggiunte alle deliberazioni n.* 1273 *e* 1277 *del* 27 *giugno* 1923.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. Decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Viste le proprie deliberazioni n. 1273, del 27 giugno 1923, riguardante il nuovo ordinamento degli organi periferici del Servizio Lavori e Costruzioni, e n. 1277, pari data, riguardante le facoltà dei Comitati di Esercizio e dei Capi Compartimento;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Gli Uffici Speciali istituiti presso una delle Sezioni Lavori di ogni Compartimento, in aggiunta alle pratiche indicate nell'articolo 10 della deliberazione n. 1273 del 27 giugno 1923, tratteranno tutte le pratiche relative a forniture di gas e di energia elettrica, esclusa quella occorrente per la trazione elettrica dei treni, e provvederanno alla stipulazione di tutti i contratti relativi a materie di loro competenza, intendendosi con ciò sottratte tali mansioni alla competenza delle Sezioni Lavori.

Art. 2.

Il terz'ultimo capoverso dell'art. 10 della deliberazione numero 1273 del 27 giugno 1923 è modificato come segue:

« Le facoltà spettanti ai Capi degli Uffici Speciali saranno sta-

Digitized by Google

bilite dal Servizio Lavori e Costruzioni. Dette facoltà, valevoli per la intera giurisdizione di ogni ufficio speciale, non potranno in ogni caso eccedere quelle dei Capi delle nuove Sezioni Lavori ».

Art. 3.

All'art. 11 della deliberazione n. 1273 del 27 giugno 1923, si deve aggiungere:

« Le facoltà spettanti ai Capi degli Uffici Costruzioni, Elettrificazione e Costuzioni Idroelettriche saranno stabilite dal Servizio Lavori e Costruzioni e, di norma, non potranno eccedere quelle dei Capi delle nuove Sezioni Lavori ».

Art. 4.

La presente deliberazione ha effetto a partire dal 1° dicembre 1923.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione è abrogata.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: GARNAZZA.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2186 *del* 14 *novembre* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per le Ferrovie dello Stato riguardante le piante del personale.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù della facoltà conferitagli dall'art. 2, comma *a*), del decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visto il decreto Luogotenziale 30 giugno 1915, n. 980, concernente le piante organiche del personale degli uffici dell'Amministrazione;

Viste le deliberazioni 7 giugno 1916, 19 dicembre 1919 e 10 giugno 1920, del cessato Consiglio di Amministrazione concernenti le piante del personale subalterno ed esecutivo;

Visti i decreti n. 2044 del 22 dicembre 1918, n. 2550 del 21 dicembre 1919, n. 48 del 22 gennaio 1920, coi quali furono apportati aumenti alle piante stesse in conseguenza dell'inscrizione nei ruoli del personale della Rete principale degli agenti addetti alle Ferrovie Secondarie Sicule, e del riscatto delle Ferrovie Reali Sarde e Venete;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368, che stabilisce i quadri di classificazione del personale delle Ferrovie dello Stato;

Considerata la necessità di ridurre i posti delle piante suddette in relazione al nuovo ordinamento degli uffici dell'Amministrazione ed al criterio di una migliore utilizzazione del personale esecutivo;

Vista la proposta del Segretario Generale;

DELIBERA:

Le piante organiche del personale delle Ferrovie dello Stato, secondo i quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368, sono stabilite, per ciascun grado o qualifica, nelle quantità risultanti dalle tabelle *A* e *B* annesse alla presente deliberazione.

Digitized by Google

I posti indicati nelle piante per agenti avventizi rappresentano una media annuale.

E' dato incarico al Segretario Generale di ripartire le piante medesime fra i vari Servizi a seconda delle esigenze di ciascuno di essi.

Nella prima applicazione delle piante stesse i posti previsti per gli avventizi potranno essere coperti da agenti di ruolo e potranno anche essere oltrepassati i quantitativi stabiliti per consentire la sistemazione degli avventizi da regolarizzare, salvo a rientrare gradualmente nei limiti delle piante con le successive eliminazioni di agenti.

Le piante avranno effetto dal 1° gennaio 1923.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Allegato alla Deliberazione N. 2186 del 14 novembre 1923.

PIANTE ORGANICHE
del personale delle Ferrovie dello Stato (1)

Tabella A.
Personale dei primi cinque gradi.

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
1°	Ispettori superiori di 1ª classe		
1°	Capi servizio	17	
1°	Capi compartimento di 1ª classe		
2°	Ispettori superiori di 2ª classe		
2°	Sotto capi servizio	20	
2°	Capi compartimento di 2ª classe		
			37
3°	Capi divisione	81	
4°	Ingegneri capi ed Ispettori capi	248	
4°	Cassieri principali	1	
5°	Ingegneri di 1ª classe, Ispettori di 1ª classe, Ingegneri ed Ispettori	996	
5°	Medici di 1ª classe e Medici	35	
5°	Cassieri di 1ª classe e Cassieri	11	
			1372
	Totale		1409

(1) Escluso il Servizio Legale e l'Esercizio Navigazione.

GRADI		QUALIFICHE	QUANTITÀ	
		TABELLA B.		
		1. — Personale degli uffici.		
Amministrativi	6°	Segretari capi, Sotto ispettori e Sotto cassieri	600	
	7°	Segretari principali e Revisori principali.	1200	
	8°	Segretari di 1ª classe e Revisori.	2437	
	9°	Segretari	2833	
	10°	Applicati	720	
	11°	Aiutanti applicati	1159	
	11°	Scrivane	562	
	11°	Scritturali di 1ª classe	155	
	12°	Scritturali	128	
				9.794
Tecnici	6°	Segretari tecnici capi e Sotto ispettori	111	
	7°	Segretari tecnici principali	163	
	8°	Segretari tecnici di 1ª classe	206	
	9°	Segretari tecnici	224	
				704
Disegnatori	6°	Disegnatori capi	21	
	7°	Disegnatori principali	44	
	8°	Disegnatori di 1ª classe	130	
	9°	Disegnatori	142	
	10°	Aiutanti disegnatori	229	
				566
Assistenti	8°	Assistenti dei lavori principali	50	
	9°	Assistenti dei lavori di 1ª classe	108	
	10°	Assistenti dei lavori	138	
				296
Subalterni	11°	Ripartitori documenti	293	
	11°	Uscieri capi	64	
	12°	Uscieri di 1ª classe	421	
	13°	Uscieri	556	
	14°	Inservienti	408	
				1.742
		TOTALE . . .		13.102

Digitized by Google

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
	2. — Personale delle stazioni.		
5°	Sopraintendenti	3	
6°	Capi stazione principali	72	
7°	Capi stazione di 1ª classe	333	
8°	Capi stazione	2.935	
			3.343
6°	Capi gestione principali	4	
7°	Capi gestione di 1ª classe	79	
8°	Capi gestione	476	
			559
7°	Capi telegrafisti principali	10	
8°	Capi telegrafisti	90	
			100
9° 10°	Sottocapi e Applicati		5.247
10°	Commessi di 1ª classe	1.800	
11°	Commessi e commesse	2.641	
11°	Commessi avventizi	400	
11° 11°	Assistenti capi merci e materiale Assistenti capi sale . . .	2.002	
12° 12°	Assistenti merci e materiale Assistenti sale . . .	3.607	
12°	Assistenti avventizi	500	
			10.950
11°	Manovratori capi	375	
12°	Capi squadra manovratori	1.500	
13°	Manovratori	3.600	
			5.475
	Da riportarsi . . .		25.674

Digitized by Google

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
	Riporto . . .		25.674
11°	Deviatori capi	80	
12°	Capi squadra deviatori	540	
13°	Deviatori	6.363	
			6.983
14°	Manovali	17.217	
14°	Manovali avventizi	6.000	
—	Guardabarriere (donne) avventizie . . .	150	
			23.367
	TOTALE . . .		56.024
	3. — Personale dei treni.		
7°	Capi personale viaggiante principali . .	12	
8°	Capi personale viaggiante di 1ª classe . .	60	
9°	Capi personale viaggiante	275	
			347
7°	Controllori viaggianti principali	8	
8°	Controllori viaggianti di 1ª classe . . .	10	
9°	Controllori viaggianti	310	
			328
10°	Conduttori capi	4.300	
11°	Conduttori principali	1.829	
12°	Conduttori	3.029	
13°	Frenatori	8.510	
			17.668
	TOTALE . . .		18.343
	4. — Personale di macchina.		
5°	Sopraintendenti	2	
6°	Capi deposito principali	18	
7°	Capi deposito di 1ª classe	95	
8°	Capi deposito	240	
			355
	Da riportarsi . . .		355

Digitized by Google

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
	Riporto . . .		355
10°	Macchinisti treni a vapore	6.532	
10°	Macchinisti treni elettrici		
11°	Macchinisti tradotte e manovre	500	
11°	Fuochisti	8.767	
11°	Assistenti treni elettrici .		15.799
12°	Capi squadra accenditori e manovali . .	160	
12°	Capi squadra accudienti e manovali . .		
13°	Accenditori e accudienti	1.435	
			1.595
	TOTALE . . .		17.749
	5. — Personale di Linea.		
10°	Sorveglianti della linea	719	
12°	Capi squadra cantonieri	2.560	
13°	Cantonieri di 1ª classe	—	
13°	Guardablocco	312	
14°	Guardiani	4.505	
14°	Cantonieri	13.510	
14°	Cantonieri avventizi	3.000	
—	Guardabarriere (donne)	2.056	
	TOTALE . . .		26.662
	6. — Personale degli Approvvigionamenti.		
6°	Capi magazzino di 1ª classe	14	
7°	Capi magazzino	32	
8°	Segretari di 1ª classe dei magazzini . . .	105	
9°	Segretari dei magazzini	178	
			329
	Da riportarsi . . .		329

Digitized by Google

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
	Riporto . . .	..	329
10°	Commessi di 1ª dei magazzini	74	
11°	Commessi dei magazzini	86	160
12°	Capi squadra dei magazzini	166	
14°	Manovali	890	
14°	Manovali avventizi	100	1.156
	TOTALE . . .		1.645
	7. — Personale tecnico ed operaio.		
6°	Capi tecnici principali	30	
7°	Capi tecnici di 1ª classe	123	
8°	Capi tecnici	357	510
10°	Capi squadra operai . . }		
10°	Capi squadra verificatori }	1.118	
11°	Sotto capi squadra operai	162	1.280
11°	Verificatori	808	
12°	Operai di 1ª classe	15.660	
13°	Operai	3.922	
13°	Operai avventizi (compresi gli allievi fuochisti)	2.850	23.240
	TOTALE . . .		25.030
	8. — Personale di custodia.		
11°	Custodi capi	29	
11°	Guardaportoni	24	
12°	Custodi	239	
	TOTALE . . .		292

Digitized by Google

GRADI	QUALIFICHE	QUANTITÀ	
	9. — Personale di manovalanza.		
12°	Capi squadra manovali	463	
14°	Manovali	11.281	
14°	Manovali avventizi	3.000	
	TOTALE . . .		14.744

RIASSUNTO.

Tabella *A*	Personale dei primi cinque gradi	1.409	
Tabella *B*	Personale degli uffici	13.102	
	Id. delle stazioni	56.024	
	Id. dei treni	18.343	
	Id. di macchina	17.749	
	Id. di linea	26.662	
	Id. degli approvvigionamenti . . .	1.645	
	Id. tecnico ed operaio	25.030	
	Id. di custodia	292	
	Id. di manovalanza	14.744	
	TOTALE GENERALE	175.000	

Roma, li 14 novembre 1923.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 44-1923. — O. S. n. 136, pag. 742. — Il comma *b*) dell'art. 1 deve essere sostituito col seguente:

a cura del Servizio Lavori per quanto riguarda i radiatori e le tubazioni relative, di alimentazione e di scarico.

Bollettino N. 35 - 1923 — *Circolare n. 56.*

A pagina 763, dopo la 24ª linea (centesimi 10 quando la somma supera 1 lira e non le lire 100) inserire la seguente linea: centesimi 50 quando la somma supera le lire 100 e non le lire 1000.

Digitized by Google

Comunicato

Agenti destituiti o licenziati perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TORGANO Antonio (135617)	Accenditore	Condannato ad anni due e mesi sei di reclusione per furto di sapone e di altre merci, commesso in stazione di Milano anteriormente al 28 aprile 1919. (Sentenza 30 maggio 1922 del Tribunale di Milano).
DESIMONE Domenico (239245)	Cantoniere in prova	Condannato a tre giorni di reclusione per furto di olive, commesso in agro di Strongoli il 1º ottobre 1922. Sentenza 26 febbraio 1923 della Pretura di Strongoli).
FERRIGNO Filippo (102036)	Untore	Condannato a dieci mesi di reclusione e a lire 250 di multa. per ricettazione di zucchero proveniente da furto in danno della R. Marina in Taranto. (Sentenza 17 luglio 1923 della Corte d'Appello di Trani).
GRASSETTI Giovanni (32973)	Verificatore	Condannato a un mese di reclusione e a lire 50 di multa per ricettazione, avendo acquistato il 2 aprile 1920, una latta di sardine proveniente da furto in danno dell'Amministrazione. (Sentenza 5 dicembre 1922 del Tribunale di Genova).

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 140.

Estensione alle linee Palermo S. Erasmo-Corleone e Corleone-S. Carlo delle condizioni e tariffe per i trasporti di persone e di cose, vigenti sulle altre linee dello Stato.

(Vedi ordine di servizio n. 100-1922).

In conformità del R. decreto 12 luglio 1923, n 1629, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 185 del 7 agosto 1923, e riportato nel *Bollettino Ufficiale* n. 32 del corrente anno, alle linee Palermo-S. Erasmo-Corleone e Corleone S. Carlo, sono estese, con effetto dal 7 ottobre 1923, le condizioni e tariffe per i trasporti di persone (edizione 1° luglio 1916) e di cose (edizione 1922), vigenti sulle altre linee dello Stato, con la riduzione del 25 per cento stabilita per le Ferrovie Complementari della Sicilia, delle quali le summenzionate linee sono entrate a far parte dal 1° dicembre 1922.

I trasporti sulle linee Palermo S. Erasmo-Corleone e Corleone-S. Carlo vengono effettuati esclusivamente in servizio locale, non essendovi a Palermo allacciamento con la rete principale.

Tassazione dei trasporti. — Sulle dette linee sono applicabili:

a) per i trasporti di persone a tariffa ordinaria:

la tariffa generale per treni omnibus (e relative condizioni) in vigore nella rete principale, con la riduzione del 25 per cento;

b) per i trasporti di cose (compresi i bagagli) a tariffa ordinaria:

le tariffe (e relative condizioni) in vigore sulla rete principale, con la riduzione del 25 per cento estensibile alle tasse minime per spedizione ma non alle tasse accessorie.

Le cose ammesse al trasporto come bagaglio sono quelle elencate all'art. 6 delle condizioni e tariffe pel trasporto delle cose (edizione 1° gennaio 1922);

c) pei trasporti di persone e di cose (compresi i bagagli)

Digitized by Google

eseguiti in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari:

le tariffe concessionali e militare (e relative condizioni) in vigore sulla rete principale, senza la riduzione del 25 per cento.

I documenti di trasporto da adoperarsi tanto per i trasporti a tariffa ordinaria quanto per quelli eseguiti in base alle concessioni speciali ed al regolamento per i trasporti militari, sono gli stessi in uso sulla rete principale.

Agli effetti della tassazione dei biglietti di abbonamento, le linee Palermo S. Erasmo-Corleone e Corleone-S. Carlo, sono ascritte alla 3ª categoria, applicando ai relativi prezzi il ribasso del 25 per cento.

I biglietti di abbonamento per l'intera rete dello Stato, ed i biglietti di abbonamento speciali della serie IV, VIII e VIII *bis* valgono anche per le suddette linee, restando inteso che quelli di II classe dànno diritto a viaggiare in I classe sulle linee medesime.

Tutti i trasporti tassati come è detto sopra, sono soggetti agli aumenti in vigore sulla rete principale.

Stazioni e servizi ai quali sono abilitate. — Dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di servizio, risultano le stazioni delle linee Palermo S. Erasmo-Carleone e Corleone-S. Carlo e i servizi ai quali sono abilitate.

Distanze chilometriche. — Pubblicazioni. Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni delle linee Palermo-S. Erasmo-Corleone e Corleone-S. Carlo sono quelle risultanti dalla tabella allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Nell'allegato *C* sono riportate le aggiunte e variazioni che debbono essere introdotte nelle pubblicazioni in vigore.

Contabilità delle stazioni. — Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli ordini di servizio n. 160-1909 e nn. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, con la circolare n. 66-1913 e con gli ordini di servizio n. 26-1920 e n. 28-1923 e tutte le successive modificazioni.

La casa cantoniera di Portella di Mare dovrà effettuare il versamento degli introiti alla stazione di Villabate incaricata di

Digitized by Google

tenere la contabilità; le case cantoniere di Acqua Corsari, Mulinazzo, Bifarera, Scalilli, Donna Beatrice, Censiti, Ridocco e Tarucco effettueranno invece i versamenti direttamente alla Cassa Compartimentale di Palermo e dovranno perciò compilare il conto corrente CI 502 per la Sezione contabilità Prodotti di Firenze.

Nulla viene provvisoriamente modificato per quanto riguarda la periodicità dei versamenti delle stazioni e delle fermate.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, e 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 140-1923.*

STAZIONI, FERMATE e Case Cantoniere della linea Palermo-S. Erasmo-S. Carlo	TENUTA delle gestioni	Servizi ai quali sono abilitate le Stazioni, Fermate e Case Cantoniere							Trasporti merci a domicilio	Impianti fissi				
		Viaggiatori	Bagagli	Merci		Veicoli	Bestiame	Telegrammi di servizio e privati		Piani caricatori		Grue fisse	Bilanc. a ponte	Sagoma limite
				G. V.	P. V.					di testa	di fianco	portata massima per tonnel.		
Palermo S. Erasmo		V	B	G	P	V	B	S P	G P					
Bandita		—	—	—	—	—	—	—	—					
Acqua Corsari		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	V (2)	B (2)	—	—					
Villabate		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Portella di Mare (casa cantoniera)	Villabat	V (1)	B (1)	—	—	—	—	—	—					
Misilmeri		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Bolognetta		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Mulinazzo		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	V (2)	B (2)	—	—					
Baucina		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Villafrati		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Mezzojuso		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Godrano		V	B	G	P	V	B	S P	—					

Ficuzza		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Bifarera		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	V (2)	B (2)	—	—					
Scalilli		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Donna Beatrice		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	V (2)	B (2)	—	—					
Corleone		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Censiti		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	—	—	—	—					
Ridocco		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	—	—	—	—					
Campofiorito		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Tarucco		V (1)	B (1)	G (2)	P (2)	—	—	—	—					
Contessa Entellina		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Bisacquino		V	B	G	P	V	B	S P	—					
Chiusa Sclafani		V	B	G	P	V	B	S P	—					
S. Carlo		V	B	G	P	V	B	S P	—					

(1) Servizio viaggiatori con biglietti a fascicolo e bagagli con bollettari C 264 con pagamento delle tasse in arrivo.

(2) Limitatamente alle spedizioni in porto assegnato ed agli arrivi in porto affrancato senza assegni e spese anticipate.

Digitized by Google

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 140-1923.*

Nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1° marzo 1922 » si dovrà:

— al quadro N. 2, tracciare la linea Palermo S. Erasmo-S. Carlo;

— alla pagina 50 al posto della tabella n. 178 mettere la tabella di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio;

— all'indice alfabetico, nelle sedi opportune, inserire i nomi delle stazioni, fermate e case cantoniere della linea Palermo S. Erasmo-S. Carlo seguiti dal n. 178.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) dalla pag. 8 alla pag. 17 inserire i nomi delle stazioni, fermate, ecc. della linea Palermo S. Erasmo-S. Carlo, con le indicazioni risultanti dal prospetto *D* allegato al presente ordine di servizio.

Digitized by Google

Allegato **D** *all'ordine di servizio N. 140-1923.*

LOCALITÀ	Compartimento	Fascicolo numero
Palermo S. Erasmo	FSS	Unico
Bandita (21)	FSS	»
Acqua Corsari LBe	FSS	»
Villabate	FSS	»
Portella di Mare * LB	FSS	»
Misilmeri	FSS	»
Bolognetta	FSS	»
Mulinazzo LBe.	FSS	»
Baucina	FSS	»
Villafrati	FSS	»
Mezzojuso.	FSS	»
Godrano	FSS	»
Ficuzza.	FSS	»
Bifarera BLe	FSS	»
Scalilli.	FSS	»
Donna Beatrice LBe	FSS	»
Corleone	FSS	»
Censiti LP	FSS	»
Ridocco LP	FSS	»
Campofiorito	FSS	»
Tarucco LP	FSS	»
Contessa Entellina	FSS	»
Bisacquino	FSS	»
Chiusa Sclafani	FSS	»
S. Carlo	FSS	»

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 141.

Riparti del traffico.

La costituzione dei Riparti del traffico, di cui alla deliberazione del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato n. 2181, in data 14 novembre 1923, non dovrà per alcuna ragione provocare aumento di personale e quindi i funzionari ed agenti che ne dovranno far parte (di massima un dirigente, un revisore ed uno o due impiegati amministrativi) dovranno essere distaccati dagli Uffici traffico: il personale di inservienza potrà, ove del caso, essere distaccato anche dalle stazioni.

Ad ottenere il massimo buon risultato dal funzionamento delle nuove unità, si dovrà evitare, per quanto possibile, da esse e con esse la corrispondenza epistolare, servendosi, nel modo più largo, di attergati e postille, e raccogliendo oralmente le occorrenti informazioni presso i dipendenti impianti in occasione dei sopraluoghi che il dirigente o il revisore saranno tenuti a fare. Allo stesso effetto, si dovrà, in via di sistema, trattare verbalmente con le parti per la liquidazione degli indennizzi; stabilendo, a seconda dell'importanza commerciale delle singole stazioni e del numero corrente dei reclami, date periodiche nelle quali il pubblico si presenti a definire le liquidazioni, abituandolo così gradatamente a trattazioni in blocco, che possono riuscire anche più convenienti agli interessi dell'Amministrazione.

I dirigenti dei Riparti del traffico, per ciò che si attiene all'andamento del servizio merci e delle gestioni, si terranno costantemente a contatto con quelli dei Riparti di movimento, in maniera da concordare le proposte di modificazioni reputate necessarie, anche in materia di personale; mentre per la prevenzione e repressione dei furti, e per le relative indagini, cureranno le pronte intese del caso con le autorità di P. S. locali e con i comandanti della Milizia ferroviaria. In proposito si dispone che l'invio alle Sezioni movimento e traffico, da parte delle stazioni e gestioni, delle copie di denunzie di furti avvenga sempre pel tramite dei Riparti del traffico; i quali avranno così modo di seguire l'operato

Digitized by Google

del personale dipendente, stimolarne l'attività per le indagini da compiersi dai dirigenti locali, e provvedere immediatamente per quanto altro sia ravvisato urgente ed opportuno.

Gli inserti relativi ai reclami liquidati saranno mensilmente inviati dai Riparti agli Uffici traffico presso le Sezioni, i quali continueranno a provvedere alle relative regolarizzazioni contabili ed avranno così modo di portare il loro esame sull'operato dei Riparti stessi.

Resta inteso che ciascun inserto dovrà portare annotazione scritta e firmata dal Capo Riparto per le eventuali proposte di addebito al personale responsabile, o per l'iscrizione del passivo in conto spese di esercizio.

Mensilmente i Riparti traffico invieranno all'Ufficio superiore anche prospetti statistici del lavoro, secondo le regole che saranno date dal Servizio movimento e traffico.

Ordine di servizio N. 142.

Soppressione dei punti di allacciamento fra le ferrovie italiane dello Stato e quelle ex-austriache.

Non essendovi più ragione di nominare i punti di allacciamento fra le Ferrovie italiane dello Stato e quelle ex austriache, (Cormons transito, Peri transito, Pontebba transito e Primolano transito), nella Parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione marzo 1922) » nelle pag. 15, 17 e 18 si dovranno sostituire le tabelle numero 51, 52, 67 e 69 con quelle di cui all'allegato al presente ordine di servizio; nelle pagine 18 e 19 del prontuario stesso si dovranno annullare le tabelle n. 72 e 75;

— nelle pagine 56, 63 e 64 (indice alfabetico) saranno da can-

Digitized by Google

cellare rispettivamente le denominazioni e le relative indicazioni di Cormons transito, Peri transito, Pontebba transito e Primolano transito, nonchè l'indicazione di « stazione » di contro ai nomi di Cormons e Peri.

Nell'indice stesso di contro ai nomi delle stazioni che hanno subito spostamenti di tabelle, come sopra è detto, dovranno essere apportate le opportune variazioni.

In tutte le pubblicazioni di servizio dovranno essere depennate le denominazioni di Cormons transito, Peri transito, Pontebba transito e Primolano transito, nonchè l'indicazione di « stazione » di contro ai nomi di Cormons e Peri.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Circolare N. 57.

Vestiario - Tariffe di confezione - Modalità per le richieste di confezione.

In relazione a quanto è detto al punto 2° della Circolare n. 48 pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* n. 38 del 20 settembre 1923, si porta a conoscenza che hanno cominciato a funzionare, per uso degli agenti che intenderanno servirsene, i seguenti laboratori speciali di confezione, corrispondenti della Ditta concessionaria cav. *Antonio Marziale* di ROMA:

— *Schreiber* e *Zignone* - Via S. Francesco da Paola, 30 - TORINO.

— *Carlo Delvecchio* - Piazza Plebiscito, 23 - ANCONA.

— *Arturo A. Pardo* . Via Orefici, 4 - BOLOGNA.

— *Loca e C.* - Via Mauro Macchi, 84 - MILANO.

— *Umberto Marzetti e C.* - Via dello Statuto, 44 - ROMA.

— *Zopito Palmery* - Via Condotti, 70 - ROMA.

Di mano in mano che entreranno in funzione, per conto della Ditta Marziale, nuovi laboratori di confezione in altre località, verrà subito fatta apposita comunicazione a mezzo del Bollettino Ufficiale.

Le tariffe di confezione che vengono praticate nei suddetti laboratori e in quegli altri che verranno in seguito indicati, sono le seguenti:

— Stiffelius, sia ad un petto che a due petti .	L. 60
— Giacca, sia ad un petto che a due petti . .	» 42
— Giubba di panno ad un petto, compresa l'applicazione sul colletto dei numeri di matricola e della ruota alata	» 40
— Panciotto di panno	» 13
— Pantalone di panno	» 25
— Cappotto o pardessus senza cappuccio . .	» 78
— Cappotto con cappuccio	» 83

Digitized by Google

— Giubba o giacca di fustagno foderata . .	L.	24
— Giubba senza fodera.	»	20
— Pantaloni di fustagno	»	10
— Panciotto di fustagno	»	5
— Giubba o giacca di mistone senza fodera. .	»	20
— Pantaloni di mistone	»	10
— Panciotto di mistone.	»	5

Gli indumenti formanti l'uniforme di prescrizione dovranno essere del seguente tipo:

— Stiffellius a uno e a due petti - Foggia borghese, senza tasche esterne, con due tasche posteriori interne ed una interna al petto. Lo stiffellius a due petti dovrà avere sul davanti l'abbottonatura di quattro bottoni: quello a un petto di tre bottoni.

— Giacca di stoffa a due petti e ad un petto - Foggia borghese, con tre tasche esterne, una al petto e due ai fianchi, taschino laterale o interno e una tasca interna al petto. L'abbottonatura tanto della giacca a due petti che ad un petto dovrà essere fatta con quattro bottoni.

— Giubba di stoffa e di fustagno ad un petto - Colletto diritto, bottoniera coperta di cinque bottoni, quattro tasche esterne di cui due al petto e due ai fianchi, ed una tasca interna al petto.

— Panciotto di stoffa ad un petto - Senza risvolti, abbottonatura con cinque bottoni, quattro taschini, due superiori, due inferiori.

— Pantaloni foggia borghese - Due tasche laterali, una posteriore, senza risvolti in fondo.

— Pardessus di mezza stagione - Foggia borghese ad un petto, bavero di stoffa, due tasche esterne ai fianchi e taschino al petto, lunghezza fino al ginocchio.

— Cappotto . Foggia borghese, collo di stoffa, due petti, quattro bottoni, due tasche esterne ai fianchi, taschino al petto, tasca interna, senza martingala.

Per gli indumenti non di uniforme gli agenti potranno anche richiedere qualche piccola variante nella confezione (risvolti ai pantaloni - martingala al cappotto, ecc.), senza variazione sul prezzo di confezione.

I prezzi di confezione suindicati si intendono per capi di

Digitized by Google

vestiario fatti su misura e con relativa prova nel laboratorio che provvede alla confezione.

Se qualche agente ritenesse di farsi fare i capi di vestiario richiesti su misure da esso stesso fornite, e senza prova, le tariffe di confezione suindicate saranno ridotte del 20 %. In questo caso però la Ditta confezionatrice non risponderà delle errate misure indicate dagli agenti, ritenendo compiuto il suo impegno con la confezione dell'indumento corrispondente alle misure indicate.

Tutti gli agenti, abbiano o pur no obbligo di uniforme, i quali prelevino le stoffe, fodere ed accessori dalla Ditta Marziale, ed intendono farsi confezionare gli abiti dai laboratori summentovati, dovranno compilare apposita richiesta di confezione che verrà provvista a cura della Ditta cav. Antonio Marziale di Roma e fornire tutti i dati ivi indicati.

Tali moduli per richiesta di confezione, saranno a cura della Ditta Antonio Marziale di Roma distribuiti alle Sezioni Movimento Trazione e Lavori dei vari Compartimenti, ai Sevizi Centrali, ecc. Gli Uffici residenti in Roma potranno, in difetto di tali richieste, ritirarle direttamente presso la Ditta cav. Antonio Marziale (via Cola di Rienzo, 36), oppure presso l'Ufficio 2° Sezione 5ª del Servizio Approvvigionamenti.

Compilata la richiesta di confezione, l'agente la trasmetterà unitamente all'altro modulo di richiesta delle stoffe, fodere, ecc., al proprio superiore ufficio contabile, il quale, vistata la richiesta dei tessuti, in conformità delle norme della precitata Circolare n. 48, inoltrerà l'una e l'altra alla Ditta Marziale.

Quando la Ditta Marziale è in possesso della domanda di stoffe di un agente il quale contemporaneamente, con l'apposito modulo, richiede anche la confezione dell'abito, cappotto, ecc., anzichè spedire il pacco di stoffa, fodere, ecc., direttamente all'agente richiedente, il quale poi, a sua volta, dovrebbe portarlo al laboratorio prescelto per la confezione, spedirà senz'altro le stoffe, fodere, ecc., al laboratorio di sartoria stesso, il quale a sua volta avvertirà l'agente interessato di avere ricevuto per suo conto quel determinato tipo e metraggio di stoffa, fodere, ecc. Tale avviso del laboratorio di confezione terrà luogo, a tutti gli

Digitized by Google

effetti, della distinta della merce che avrebbe dovuto essere unita al pacco vestiario nel caso di spedizione diretta all'agente, a sensi della citata Circolare n. 48.

L'agente che ha richiesto la confezione, ricevuto tale avviso del laboratorio di sartoria, dovrà subito recarsi presso il laboratorio stesso per il rilievo delle misure, e per prendere accordi per la prova, e la Ditta confezionatrice si impegna di dare l'abito completamente finito non oltre 20 giorni da quello in cui avrà luogo la prova e non oltre 30 da quello in cui verrà fatto il rilievo delle misure.

Se invece l'agente intendesse avere l'abito confezionato su misure da lui fornite, allora, non appena ricevuto dal laboratorio l'avviso di cui sopra, dovrà subito fornire al laboratorio stesso le misure necessarie, e la Ditta si impegna di dare l'abito finito non oltre 30 giorni dal ricevimento della misura.

Terminato l'abito, e secondo gli accordi che ogni agente prenderà col laboratorio, questi o consegnerà a mano il vestiario ultimato, previo pagamento dell'importo della confezione (per il che verrà fornita fattura saldata) oppure provvederà a spedire il pacco contenente l'abito nella località che gli sarà stata indicata, effettuando la spedizione in porto assegnato con gravame di assegno pel valore della confezione. Entro il pacco verrà unita fattura saldata.

Il procedimento di cui sopra avrà effetto sia per gli agenti che hanno obbligo di uniforme, come per quelli che tale obbligo non hanno e che chiedono confezioni civili per loro e per le loro famiglie, sino a quando durerà da parte della Ditta Marziale il periodo di smobilitazione delle scorte dei nostri Magazzini vestiario.

Ultimata tale smobilitazione, gli agenti che non hanno obbligo di uniforme e quelli che, avendo obbligo di uniforme richiedano anche abiti e confezioni per uso civile, dovranno regolare direttamente con la Ditta Marziale e con i laboratori dipendenti sia le modalità di richieste stoffe e di confezione, sia le modalità di pagamento, senza più alcuna ingerenza dell'Amministrazione. In questo periodo gli Uffici contabili si limiteranno a fare il riscontro delle richieste presentate dagli agenti che hanno obbligo

Digitized by Google

di uniforme e pei quali l'Amministrazione contribuisce nella spesa, come è già detto nella più volte citata Circolare n. 48.

S'intende che nel caso qualche agente non intendesse rilasciare contemporaneamente alla Ditta Marziale la richiesta di stoffe e quella di confezione, sarà libero di recapitare poi esso stesso al laboratorio prescelto per la confezione, le stoffe, fodere, ecc. Si ricorda altresì che nessun obbligo è fatto agli agenti di servirsi dei laboratori corrispondenti della Ditta Marziale, liberi gli agenti di farsi confezionare gli abiti dove meglio loro aggrada. Naturalmente però gli indumenti di prescrizione dovranno avere la foggia sopra descritta, inteso che l'Amministrazione non darà contributo per indumenti di uniforme di foggia diversa.

Se gli agenti per usi civili, intendessero richiedere confezioni speciali, allora le tariffe di confezione potranno di volta in volta essere concordate fra agenti richiedenti e laboratorio.

Circolare N. 58.

Divieto di accettare quietanze con riserva.

Si è rilevato che alcune Stazioni, nei pagamenti effettuati a loro cura, accettano quietanze con riserva contenenti cioè dichiarazioni dei percipienti per effetto delle quali la liberazione dell'Amministrazione dal debito resta limitata o vincolata a determinate condizioni.

In proposito si rammenta, che, in base alle disposizioni vigenti, è vietato di accettare, in qualsiasi caso, quietanze in tale forma.

Digitized by Google

Istruzione N. 1.

Contabilità delle somministrazioni e dei versamenti scorte di magazzino.

Con effetto dal 1° novembre 1923 vengono istituiti in Nomenclatura i due seguenti conti F.B.:

c/129 — Forniture in conto scorte da regolare (part. 1375);
c/130 — Versamenti in conto scorte da regolare (part. 1376).

Sulla base degli elenchi mensili dei mandati d'ordine predisposti per le varie Unità cui spetta l'addebito e l'accredito dei prelievi e dei versamenti, i Reparti del Servizio Approvvigionamenti imputeranno ai suddetti due conti, con distinti mandati, l'ammontare complessivo, rispettivamente, delle forniture e dei versamenti che i Magazzini e i Depositi Combustibili di giurisdizione, avranno fatto o ricevuto nel mese, dando, in contrapposto, credito o debito ai conti della scorte.

Tali due mandati, col relativo allegato elenco di cui sopra, saranno da inviarsi, entro il mese successivo a quello cui si riferiscono, alla sede centrale del Servizio Approvvigionamenti per le ulteriori operazioni di sua competenza.

Sui mandati d'ordine che i Reparti Approvvigionamenti continueranno a predisporre e ad inviare alle singole sedi per il completamento e conseguente regolarizzazione ai competenti conti di spesa e di entrata, dovranno essere, dai Riparti medesimi, esposti, in luogo dei conti di magazzino finora usati, i due predetti (129 e 130) che verranno così, ad avere mensilmente il loro perfetto pareggio.

Procedimento analogo dovrà seguire il Servizio Materiale e Trazione per quanto concerne le operazioni dei Magazzinetti di Officina a scorta mobile.

Divenendo, col 1° novembre 1923, la registrazione a riassunto dei conti di Magazzino (50 e 51 di entrata e 89 di spesa), di esclu-

Digitized by Google

siva competenza degli organi del Servizio Approvvigionamenti, del Servizio Lavori e Costruzioni e del Servizio Materiale e Trazione, per la parte rispettiva, gli eventuali mandati d'ordine per prelievi e versamenti riguardanti il periodo anteriore ed ai quali i Servizi od Uffici interessati non avessero ancora dato corso nella contabilità di ottobre, saranno da assegnarsi, anzichè ai conti delle scorte, al conto f. b. « sospesi », da sostituirsi, all'uopo, sui documenti medesimi, a cura delle singole Unità.

Della definitiva sistemazione di queste ultime partite s'incaricherà il Servizio Ragioneria.

Comunicazioni.

Esclusioni dalle gare. — Il Ministero della Marina con decreto 29 settembre 1923 ha escluso il sig. *Patrone Dino* di Paolo, commerciante di Spezia, dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

— Con decreto 12 ottobre 1923 del Prefetto della provincia di Roma la « Società Cooperativa anonima operai pittori ed affini di Roma » è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

— Con provvedimento del Ministero dei LL. PP., l'impresa *Giacomo Decina* fu Angelo è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

(Segue) *Allegato* **C** *all'ordine di servizio N. 142-1923.*

103	96	93	93	90	88	85	82	78	76	72	69	66	64	59	55	54	51	44	39	35	29	25	20	16	13	11	6									Cassola
111	104	101	101	98	96	93	90	86	84	80	77	74	72	67	63	62	59	52	47	43	37	33	28	24	21	19	14	8								Castello di Godego
116	109	106	106	103	101	98	95	91	89	85	82	79	77	72	68	67	64	57	52	48	42	38	33	29	26	24	20	14	6							**Castelfranco Veneto**
121	114	111	111	108	106	103	100	96	94	90	87	84	82	77	73	72	69	62	57	53	47	43	38	34	31	29	24	19	11	5						Resana ●
125	118	115	115	112	110	107	104	100	98	94	91	88	86	81	77	76	73	66	61	57	51	47	42	38	35	33	28	23	15	9	4					Piombino Dese
134	127	124	124	121	119	116	113	109	107	103	100	97	95	90	86	85	82	75	70	66	59	55	50	47	43	42	37	31	23	18	13	9				Noale Scorzè
137	130	127	127	124	122	119	116	112	110	106	103	100	98	93	89	88	85	78	73	69	63	59	54	50	47	45	40	35	27	21	16	12	4			Salzano Robegan ●
141	134	131	131	128	126	123	120	116	114	110	107	104	102	97	93	92	89	82	77	73	67	63	57	54	50	49	44	38	30	25	20	16	8	4		Maerne di Martellago
148	141	138	138	135	133	130	127	223	121	117	114	111	109	104	100	99	96	89	84	81	74	70	65	61	58	57	52	46	38	33	28	24	15	12	8	**Mestre**

Digitized by Google

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 44 del 1° novembre 1923. — Sentenza Cassazione Roma in c. Morganti.

— a pag. 160, primo capoverso, dopo le parole « essendo pacifico in dottrina ed in giurisprudenza »: aggiungere le seguenti: « *che è danno risarcibile soltanto quello* ».

Sentenza

Esproprio per pubblica utilità - Occupazione d'urgenza - Indennità provvisoria determinata negli interessi - Termine per l'impugnativa dell'indennità.

Nelle occupazioni ferroviarie di urgenza, che sono destinate ad essere definitive, è legale l'indennità per occupazione temporanea fissata negli interessi sull'indennizzo di espropriazione.

Il termine per impugnare la indennità fissata per l'occupazione temporanea è di trenta giorni dalla notifica del decreto di occupazione temporanea, che determina l'indennizzo provvisorio.

TRIBUNALE DI SULMONA. — 1°-13 agosto 1923 (Savaglio Umile giudice estensore) Roselli contro ferrovie Stato — convenute.

Omissis.

Osserva il Collegio che nei decreti 1° e 20 ottobre 1920 del Sottoprefetto di Sulmona, coi quali dopo rilevato che la richiesta occupazione di urgenza degli immobili necessari per i lavori rela-

Digitized by Google

tivi alla elettrificazione delle linee Roma-Sulmona e Roma-Terracina, era destinata ad essere resa definitiva, si autorizza, a favore dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'occupazione temporanea di urgenza per la durata di due anni, degli immobili di proprietà degli attori, è stabilito ancora per l'indicata occupazione l'Amministrazione delle ferrovie corrisponderà ai proprietari un compenso a corpo calcolato a decorrere dalla data dell'occupazione, in ragione di 4 centesimi (per ciascun anno) della indennità, che o amichevolmente o a mezzo di perizia, a norma di legge, verranno stabilite per l'espropriazione definitiva degli immobili, alla quale l'amministrazione ferroviaria dovrà sollecitamente provvedere. Ciò posto, non può davvero dirsi che coi su nominati decreti non siano state fatte la determinazione e l'offerta dell'indennità d'occupazione e solo può discutersi sulla legittimità o meno del modo, con cui tale indennità è stata determinata.

Ne disconoscono gli attori la legittimità, fondandosi nell'articolo 72 della legge 25 giugno 1865, n. 2359 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità, dal quale si ricava, essi dicono, il concetto che l'indennità deve essere stabilita in una somma certa e determinata, tanto da esserne possibile fare l'offerta e, se questa non viene accettata espressamente per iscritto, il deposito nella Cassa depositi e prestiti.

Prescrive infatti l'art. 72 che il Prefetto, col decreto che autorizza l'occupazione e con decreto successivo, stabilisce provvisoriamente l'indennità da corrispondersi ai proprietari dei beni occupati. Questa indennità è offerta a suddetti proprietari e, se è accettata, vien tosto soddisfatta.

Qualora la medesima non sia accettata il Prefetto ne ordina il deposito nella cassa dei depositi giudiziari per essere poi determinata giudizialmente. Certo la forma di determinazione dell'indennità seguita nei decreti di cui sopra, non è quella che d'ordinario si segue nelle occupazioni temporanee d'urgenza e che corrisponde esattamente alla istituzione dell'art. 72 della legge sulle espropriazioni.

Senonchè occorre tenere presente che non trattasi nella specie delle ordinarie occupazioni temporanee, ma di occupazioni temporanee ferroviarie.

Digitized by Google

Le prime, determinate come sono da rotture di argini, rovesciamento di ponti per impeto delle acque o da altri casi di forza maggiore e di assoluta urgenza (art. 71 della legge sulle espropriazioni) e servendo a rendere possibile la esecuzione delle opere necessarie a riparare a detti improvvisi casi di forza maggiore, sono davvero temporanee, in quanto cessano appena passato lo scopo, che le ha determinate. E in relazione a ciò, la forma di deteminazione dell'indennità quale si ricava dall'art. 72 su detto è oltre che la ordinaria, l'unica si può dire.

Le seconde invece, di regola precedono la espropriazione forzata dell'immobile occupato e sono consigliate dall'urgenza, che non permette di attendere la lunga procedura della espropriazione.

Esse quindi, è stato ben rilevato, più che temporanee, dovrebbero denominarsi occupazioni immediate.

Nella specie era espressamente detto nei decreti di occupazione temporanea che essa doveva convertirsi in definitiva con la espropriazione, che l'amministrazione delle ferrovie doveva subito fare degl'immobili occupati. Data la natura speciale delle occupazioni temporanee ferroviarie dottrina e giurisprudenza, pur con qualche dissenso, giustamente ritengono che per esse possono non trovare precisa ed integrale applicazione le disposizioni della legge sulle espropriazioni.

E particolarmente, per quanto riguarda il caso in esame, si ritiene che ben possa l'indennità di occupazione essere calcolata nella misura degli interessi legali sulla indennità di espropriazione, che deve seguire.

Tale forma di determinazione, del resto, non è molto lontana, anzi corrisponde ai criteri dettati per le ordinarie occupazioni temporanee dall'art. 68 della legge di espropriazione.

Nelle occupazioni temporanee ferroviarie, destinate come s'è visto, a diventare definitive, non è il caso di parlare di diminuzione del valore del fondo, nè di durata della occupazione e resta, pertanto, come unico criterio di determinazione dell'indennità, la perdita dei frutti dell'immobile occupato di cui il proprietario deve essere rivalso.

Orbene ai frutti naturali la determinazione dell'indennità fatta nel modo sopra accennato sostituisce i frutti civili, gl'interessi,

Digitized by Google

cioè sulla somma, che rappresenta il valore del fondo, destinato, è bene ripeterlo ancora una volta, a passare in proprietà delle ferrovie fin dal primo momento della sua occupazione.

Dimostrata così la legittimità del modo di determinazione dell'indennità di occupazione seguito nei decreti del Sottoprefetto di Sulmona, poichè un termine per la impugnazione di essa la legge vuole nell'art. 72 su citato che vi sia — termine che del resto è nel sistema generale della legge — occorre indagare da quale giorno detto termine comincia a decorrere.

Per il caso di espropriazione l'art. 51 della legge prescrive che il termine d'impugnazione fissato in trenta giorni, decorre dalla notifica del decreto del Prefètto, che pronuncia la espropriazione e che deve altresì contenere l'indicazione dell'ammontare dell'indennità.

Per il caso invece, delle occupazioni temporanee d'urgenza la legge, pur stabilendo un termine per l'impugnazione dell'indennità, non dice da quale giorno essa comincia a decorrere.

In tale stato di cose, occorre procedere per analogia a quanto la legge dispone per il caso della espropriazione. Poichè il decreto di espropriazione, della notificazione del quale decorre, si è visto, il termine, rappresenta l'ultimo atto del procedimento amministrativo di espropriazione, si è detto, e in ciò vi è concordia, che anche nel caso di occupazione temporanea d'urgenza, il termine deve decorrere dall'ultimo atto del procedimento amministrativo.

Ma quale è quest'atto?

Nelle occupazioni ordinarie temporanee di urgenza esso è rappresentato dal decreto del Prefetto, che ordina il deposito nella Cassa depositi e prestiti dell'indennità non accettata e che dovrà pertanto, essere determinata giudizialmente.

Ma nelle occupazioni ferroviarie temporanee d'urgenza in cui si faccia, e legittimamente, come s'è visto, la determinazione dell'indennità, calcolandola negli interessi legali della somma da corrispondersi per la espropriazione, ognun vede come non possa esservi la possibilità di un deposito nella Cassa depositi e prestiti.

Ed allora l'ultimo atto del procedimento amministrativo non può essere altro che il decreto del Prefetto, che stabilisce l'indennità.

Digitized by Google

E' dal giorno di tale decreto, o meglio da quello della notificazione di esso e della conseguente e necessaria offerta dell'indennità, che, cominciano a decorrere i trenta giorni utili secondo l'art. 51 richiamato dall'art. 72 per impugnare davanti l'autorità giudiziaria la misura dell'indennità stessa.

È bene rilevare qui ancora come siano in errore gli attori, allorchè accennano, sia pure senza insistervi, che, riferendosi l'articolo 72, oltre per quanto riguarda il modo ed i termini per fare l'offerta e l'accettazione e per proporre i reclami avanti il Tribunale competente, anche per determinare l'ammontare dell'indennità alle disposizioni degli articoli 24 e seguenti, si sarebbe dovuto, data la non accettazione dell'indennità offerta, procedere, a norma degli articoli 31 e seguenti, a perizia per determinare lo ammontare dell'indennità.

E qualora questa non fosse stata accettata, se ne sarebbe dovuto fare il deposito nella Cassa depositi e prestiti, dal qual momento cominciava a decorrere il termine d'impugnazione.

Diversi, in vero, sono i sistemi seguiti dal legislatore per la determinazione dell'indennità a seconda che trattasi di espropriazione, di occupazione temporanea non d'urgenza o di occupazione temporanea d'urgenza.

Nei primi due casi, qualora l'indennità offerta dall'espropriante non venga accettata, la determinazione è fatta mediante perizia.

Nel caso invece di occupazione temporanea d'urgenza la legge demanda al Prefetto il compito di determinare direttamente l'indennità, la quale, qualora non venga accettata, viene depositata nella Cassa depositi e prestiti per conto dell'interessato, che può impugnarla nei termini stabiliti davanti l'autorità giudiziaria.

Viene, quindi, a mancare nelle occupazioni temporanee d'urgenza lo scopo, che nelle espropriazioni e nelle occupazioni temporanee non d'urgenza la perizia, la quale, pertanto, è stata dalla legge soppressa con il disporre ch'è l'indennità stabilita dal Prefetto che, in caso di non accettazione, viene depositata per essere giudizialmente determinata.

Si è visto, poi, sopra come, data la particolare e legittima forma di determinazione dell'indennità seguita nella specie, non è il

caso di parlare di deposito nella Cassa depositi e prestiti, come punto di partenza per il decorso dei termini utili per l'impugnativa.

Indicando quanto sopra alla specie in esame, poichè i decreti di occupazione temporanea d'urgenza del Sottoprefetto di Sulmona, che liquidano l'indennità nella misura degli interessi legali sulla somma di espropriazione, sono stati notificati alla Roselli Teresita ed a Roselli Giuseppe rispettivamente l'11 ed il 30 ottobre 1920, nel termine di trenta giorni dalle notifiche dovevano essi Roselli proporre il loro reclamo davanti all'autorità giudiziaria circa la misura dell'indennità liquidata per l'occupazione degli immobili di loro proprietà.

E poichè ciò non hanno fatto, inammissibile deve dichiararsi l'istanza da essi proposta dopo più di due anni, per essere divenuta definitiva l'indennità stabilita nei decreti d'occupazione.

Del resto anche coloro, che tenendo distinta l'indennità di occupazione temporanea d'urgenza da quella di espropriazione, dicono non legale la determinazione della prima nella misura degli interessi sulla somma, che sarà stabilita per la espropriazione definitiva, non disconoscono che se in fatti per circostanze speciali la determinazione venga fatta nel modo su detto, essa resta ferma, qualora non venga protestata. E protestata in tempo utile, e cioè nei trenta giorni successivi all'ultimo atto del procedimento amministrativo, che lo si ripete, data la particolare forma di liquidazione dell'indennità, non può essere altro che il decreto stesso, che la liquida e viene portato a conoscenza dell'interessato.

Ritenendo che si debba far capo, sempre, per ritrovare l'inizio del decorso del termine d'impugnazione, al decreto di deposito dell'indennità nella Cassa depositi e prestiti, si verrebbe alla conseguenza che, nel caso di liquidazione dell'indennità nel modo su cennato, non vi sarebbe alcun termine per la impugnazione davanti l'autorità giudiziaria, che il proprietario avrebbe sempre agio di fare.

Conseguenza illegale, perchè contraria ad un preciso dettato della legge (art. 72) oltre che al sistema generale da essa seguito.

Comunque si guardi, adunque e si consideri la cosa, si arriva sempre alla inammissibilità dell'azione proposta dai Roselli.

Digitized by Google

Nè a tale conseguenza possono essi sottrarsi, invocando l'articolo 9 dllo schema disciplinare del 16 dicembre 1903, il quale così si esprime:

« Lo Stato si riserva la facoltà di sostituire in qualunque tempo, sia definitivamente, sia per un periodo determinato e prorogabile, alla quantità di acqua o di energia della presente concessione una quantità di acqua o di energia equivalente, corrispondente nella misura e nell'uso senza alcun onere o danno per il concessionario, fermi rimanendo tutti gli altri diritti, che in virtù delle disposizioni vigenti derivino allo Stato dal carattere revocabile della concessione. Un tale articolo opera nel campo della concessione e riguarda una facoltà, con relativo obbligo, che si era riserbata lo Stato quale concedente ma non può trovare applicazione nella specie, in cui per ragioni di pubblica utilità si è addivenuto alla occupazione temporanea d'urgenza, da trasformarsi subito in definitiva degli immobili di proprietà dei Roselli, In tale caso per tutto e quindi anche per quanto riguarda il danno da risarcire, bisogna fare completamente capo alla legge speciale sulla espropriazione per pubblica utilità.

Che rimanendo soccombenti gli attori sono tenuti al pagamento delle spese di giudizio.

Digitized by Google

ANNO XVI – N. 47

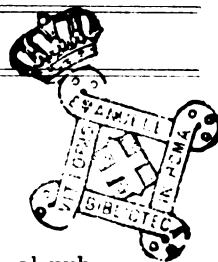
22 NOVEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4210) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

DECRETO MINISTERIALE 14 *novembre* 1923 *relativo all'apertura al pubblico esercizio del tronco Altare-S. Giuseppe di Cairo.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il R. decreto Legge 3 maggio 1923, n. 1285 relativo alla spesa di L. 6,204,407,165,60 per l'esecuzione di varie opere pubbliche straordinarie fra le quali la costruzione della linea Savona-Altare-S. Giuseppe di Cairo iniziata durante il periodo bellico per esigenze militari;

Vedute le leggi 12 luglio 1908, n. 444 e 21 luglio 1910, n. 580 che autorizzano l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad esercitare provvisoriamente i tronchi di linea costruiti direttamente o concessi per la sola costruzione;

Veduto il verbale della visita di ricognizione del tronco Altare-S. Giuseppe di Cairo della linea Savona-Altare-S. Giuseppe di Cairo;

DECRETA:

Il tronco Altare-S. Giuseppe di Cairo della linea Savona-Altare-S. Giuseppe di Cairo è aperto al pubblico esercizio, il quale resta affidato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Roma, li 14 novembre 1923.

Il Ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n.* 2182 *del* 14 *novembre* 1923, *di S. E. il Commissario straordinario per le Ferrovie Stato, riguardante la circoscrizione dei Riparti Movimento e Traffico.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO.

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2 comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Vista la propria deliberazione n. 1278 del 27 giugno 1923;

Visti gli ordini di Servizio n. 163 e 190 del 1921, n. 17 del 1922 e n. 18 del 1923;

Vista la proposta del Segretario generale;

DELIBERA:

Art. 1.

L'attuale circoscrizione dei Riparti di Movimento della Sezioni Movimento e Traffico è sostituita da quella risultante dal prospetto allegato.

Art. 2.

La presente deliberazione ha effetto dal 1° gennaio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione rimane abrogata.

Roma, lì 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Allegato alla DELIBERAZIONE *n. 2182 del 14 novembre 1923.*

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Genova	1	Genova	Sopraintendenza degli scali di Genova; Sopraintendenza degli scali e delle stazioni di Sampierdarena e Campasso; e linee Genova P. P. (e) — Sampierdarena; Sampierdarena — Campi — Bolzaneto (e) (binario industriale sponda destra del Polcevera); Sampierdarena (e) — Acqui (e); Ovada — Alessandria (e).
	2	Novi Ligure	Bivio Bormida (e) — Sampierdarena (e) — (Via Busalla e Via Mignanego); Novi C. — Novi S. Bovo; Arquata — Tortona (e).
	3	Genova	Sorveglianza delle stazioni di Genova P. P. e P. B. e linea Genova — Spezia (e).
	4	Savona	Sampierdarena (e) Savona (e) — Ventimiglia (i) — Airole (i).
Torino	1	Torino	Sorveglianza delle stazioni di Torino e linea Torino P. N. — Trofarello (i) — Chieri.
	2	Torino	Torino (e) —Modane (e); Bussoleno — Susa; Torino (e) — Airasca (i) — Torre Pellice; Bricherasio — Barge.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto		CIRCOSCRIZIONE
	N.	Sede	
Torino	3	Cuneo	Airasca (e) — Cuneo — S. Dalmazzo di Tenda; Carmagnola (e) — Cuneo; Moretta — Bra (e); Saluzzo Sivigliano; Busca — Dronero; Cuneo — Bastia (e).
	4	Savona	Trofarello (e) — Savona L. (i) — Savona M.; Ceva — Ormea.
	5	Asti	Trofarello (e) — Alessandria (e) ; Casale M. (e) — Castagnole L. (e); Chivasso (e) — Nizza M. (e).
	6	Alessandria	S. Giuseppe di Cairo (e) — Alessandria — Bivio Bormida; Cantalupo — Bra (e); Nizza M. (i) — Acqui (i).
	7	Mortara	Novara (e) — Alessandria (e); Vercelli (e) — Cava Carbonara (i) — Bivio Gravellona; Casale M (i) — Corsico (i); Cava C. — Torreberetti; Casale M. — Valenza.
	8	Novara	Domodossola (e) —Borgomanero — Novara (i); Varallo — Romagnano — Vignale; Santhià (e) — Arona (e): Vercelli (i) — Rho (e).
	9	Chivasso	Aosta — Chivasso; Torino (e) — Santhià — Vercelli (e); Castelrosso — Casale M. (e); Casale P. — Vercelli (e).

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Milano	1	Milano	Sorveglianza delle stazioni di Milano, Greco, Rogoredo e Musocco.
	2	Milano	Greco (e) — Chiasso; Rogoredo (e) — Piacenza (e).
	3	Milano	Musocco (e) —Gallarate — Sesto C. (e); Gallarate — Laveno (e); Gallarate — Porto Ceresio
	4	Arona	Vignale (e) — Oleggio — Arona; Sesto C. — Iselle (i); Oleggio — Pino T (i).
	5	Voghera	Novi C. (e) — Tortona — Voghera — Pavia — Rogoredo (e); Bivio Bormida — Tortona; Voghera — Piacenza (e); Bressano B. — Broni — Pavia — Castelpusterlengo (e).
	6	Lecco	Monza (e) — Usmate — Calolzio — Lecco; Albate C.te (e) — Lecco — Sondrio; Colico — Chiavenna; Seregno (e) — Ponte S. Pietro; Calolzio — Bergamo (e).
	7	Brescia	Milano L. (e) —Verona P. N. (e); Desenzano — Desenzano L.; Bergamo — Rovato; Palazzolo — Paratico; Treviglio — Bergamo.
	8	Cremona	Codogno (e) — Mantova (e); Treviglio (e) — Cremona — Borgo S Donnino (e); Olmeneta — Brescia (e); S. Zeno — Parma (e).

Digitized by Google

Compartimento	Riparto		CIRCOSCRIZIONE
	N.	Sede	
Venezia	1	Venezia	Padova C. M. (i) — Mestre — Venezia S. L. (compresi i quadrivi Gazzera e Catene) Venezia M.; Mestre — Treviso (e); Mestre — Portogruaro (e).
	2	Treviso	Montebelluna (e) — Treviso — Portogruaro (e); Treviso — Conegliano-Casarsa-Udine (e); Montebelluna — Susegana; Casarsa — Portogruaro (e); Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento.
	3	Castelfranco V.	Padova (e) — Cittadella — Bassano — Primolano (i); Quadrivio Catene (e) — Castelfranco-Bassano; Cittadella (i) — Treviso (e); Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna (i)-Calalzo P. di Cadore..
	4	Verona	Verona P. N. — Vicenza — Cittadella (e); Schio — Padova (e).
	5	Trento	Bronzolo (e) — Verona P. V. (e); Mezzolombardo-S. Michele sull'Adige; Malè-Trento T. V.; Ora — Predazzo; Mori — Riva; Trento — Primolano (e).
	6	Bolzano	Brennero — Bronzolo (i); S. Candido — Fortezza; Campo Tures — Brunico; Chiusa — Plan V. G.; Bolzano — Malles.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Trieste	1	Trieste	Sorveglianza delle stazioni di Trieste e linee Trieste C. — Monfalcone (e); Trieste C. M. — Villa Opicina (l); Villa Opicina (i) — Opicina C. (i); Bivio d'Aurisina (i) — Opicina C. — Postumia; S. Pietro del Carso — Fiume (e).
	2	Monfalcone	Monfalcone (i) — Portogruaro (i); Monfalcone — Gorizia (e); S. Giorgio Nogaro — Udine (e); Palmanova — Pontile per Grado; Ronchi I. — Ronchi S.
	3	Gorizia	Piedicolle — Villa Opicina (e); Prevacina — Aidussina; Gorizia C. — Gorizia M. — Udine (e).
	4	Trieste	Trieste C. M. (e) — Pola; Erpelle — Divaccia (e); Canfanaro — Rovigno; Trieste C. M. (e) — Parenzo.
	5	Udine	Udine (i) — Tarvisio; Tarvisio — Radice (e); Gemona (i) — Casarsa (e).
Bologna	1	Bologna	Bologna — Pistoia (e); Bivio Panigale — Bivio Lavino (e).
	2	Parma	Bologna (e) — Piacenza (i).
	3	Rimini	Bologna (e) — Rimini; Rimini — Lavezzola (i); Castelbolognese — Ravenna; Lavezzola — Granarolo; Faenza — Russi.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto		CIRCOSCRIZIONE
	N.	Sede	
Segue **Bologna**	4	Ferrara	Bologna (e) — Padova (e); **Rovigo** — Chioggia; Legnago (e) — **Rovigo;** Ferrara — Lavezzola (e).
	5	Mantova	Bologna (e) — Nogara — **Isola della** Scala — Dossobuono — **Verona (e);** Modena (e) — Dossobuono; **Mantova** — Cerea — Legnago — **Mon**selise (e); Isola della **Scala** — Cerea.
Firenze	1	Firenze	Sorveglianza delle stazioni di Firenze e Rifredi; Linea Firenze — Faenza (e); Borgo S. Lorenzo — Pontassieve (e).
	2	Pistoia	Rifredi (e) — Viareggio (e); **Pisa (e)** — Lucca — Castelnuovo di **Garfa**gnana.
	3	Arezzo	Firenze C. M. (e) — Chiusi (i).
	4	Siena	Empoli (e) — Asciano — Chiusi (e); Asciano — Montepescali (e).
	5	Pisa	Pisa — Sarzana (e); Avenza — Carrara.
	6	Spezia	Spezia — Sarzana (i); Vezzano — Parma (e); Santo Stefano M. — Sarzana; Fornovo — Borgo **San** Donnino (e); Aulla — **Monzone.**

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Segue **Firenze**	7	Livorno	Stazioni di Livorno e linea Livorno -- Pisa (e) — Empoli (i) — Firenze (e).
	8	Cecina	Livorno (e) — Grosseto (i); Pisa (e) — Vada; Colle Salvetti — Livorno (e); Cecina — Volterra; Campiglia M. — Piombino.
Ancona	1	Ancona	Sorveglianza delle stazioni di Ancona e linee di Ancona — Rimini (e); Falconara — Fabriano (e).
	2	S. Bedetto del Tronto	Ancona (e) — Castellammare Adr. (e); Porto Civitanova — Albacina (e); Porto d'Ascoli — Ascoli Piceno; Giulianova — Teramo.
	3	Castellammare Adriatico	Castellammare Adr. (i) — Foggia (e)
	4	Foligno	Urbino — Fabriano (i); Fabriano — Terni (i); Foligno — Terontola (e).
	5	Aquila	Terni (e) — Sulmona (e) — Pescara (e).
Roma	1	Roma	Sorveglianza delle stazioni di Roma, Bivio Mandrione e raccordi.
	2	Roma	Roma Tiburtina (e) — Chiusi (e); Orte —Terni (e); Roma S. Pietro (e) — Attigliano; Capranica -- Ronciglione.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Segue **Roma**	3	Roma	Bivio Mandrione (e) — Cassino (i); Ciampino (i) — Frascati; Avezzano (e) — Roccasecca.
	4	Roma	Ciampino (e) — Terracina; Segni (e) — Velletri; Bivio Mandrione (e) — Albano — Cecchina; Cecchina — Nettuno; Bivio Mandrione (e) — Carano — Formia (e); Carano — Carroceto.
	5	Civitavecchia	Roma Trastevere (e) — Grosseto (e); Palo —Ladispoli; Ponte Galera — Fiumicino.
	6	Sulmona	Roma Prenestina (e) — Sulmona (i); Sulmona — Carpinone (e).
Napoli	1	Napoli	Sorveglianza delle stazioni di Napoli, Bivio Poggioreale e linee Napoli C. — Salerno (e); Cancello (e) — Torre Annunziata — Gragnano; Nocera — Codola; Cancello (e) — Mercato S. Severino (e).
	2	Napoli	Bivio Poggioreale-Cancello (i)-Cassino (e); Sparanise — Gaeta Elena; Napoli C. — Caserta (i).
	3	Benevento	Caserta (e) — Cervaro (e); Telese Cerreto — Telese Cerreto Bagni; Benevento — Avellino (i) — Rocchetta S. Antonio (e).

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Segue **Napoli**	4	**Salerno**	Salerno — Battipaglia (i) — Potenza I. (i); Salerno — Avellino (e); Sicignano — Lagonegro.
	5	**Campobasso**	Termoli (e) — Benevento (e); Bivio Boscoredole — Carpinone (i); Carpinone — Caianello (e).
Bari	1	**Foggia**	Foggia (i) — Barletta (e); Foggia — Manfredonia; Foggia — Lucera; Foggia — Cervaro (i) — Rocchetta S. Antonio (i) — Potenza I. (e); Cerignola — Cerignola Città; Ofantino — Margherita di Savoia.
	2	**Bari**	Barletta (i) — Bari (i); Bari — Bari Pórto; Barletta — Barletta Porto; Barletta — Spinazzola (i); Rocchetta S. Antonio (e) — Gioia del Colle (i) — Bari.
	3	**Lecce**	Bari (e) — Brindisi (i); Brindisi — Brindisi Porto (di prossima apertura); Brindisi — Gallipoli; Zollino — Otranto.
	4	**Taranto**	Brindisi (e) — Metaponto (i) — Potenza I. (e); Taranto — Gioia del Colle (e); Nasisi — Buffoluto; Bellavista — Nasisi — Colle Basso.

Digitized by Google

Compartimento	Riparto N.	Riparto Sede	CIRCOSCRIZIONE
Reggio Cal.	1	Sapri	Battipaglia (e) — Capo Bonifati (i).
	2	Paola	Capo Bonifati (e) — Nicotera (i); Paola — Castiglione Cosentino (e).
	3	Reggio C.	Reggio C. C.le — Nicotera (e); Reggio Calabria C.le — Reggio C. Porto; Reggio C. C.le — Roccella Jonica (e).
	4	Catanzaro Sala	S. Eufemia B. (e) — Catanzaro M. (i); Roccella Jonica (i) — Cariati (e).
	5	Cosenza	Cosenza (i) — Metaponto (e); Sibari — Cariati (i).
Palermo	1	Palermo	Sorveglianza delle stazioni di Palermo e linee Palermo Lolli — Roccapalumba (i); Roccapalumba — Aragona Caldare (e); Bivio Trapani — Palermo Porto; Bivio Fiumetorto — S. Agata (e).
	2	Castelvetrano	Palermo Lolli (e) — Trapani.
	3	Caltanissetta	Leonforte (e) — S. Caterina Xirbi (i); Santa Caterina — Canicatti — Aragona Caldare (i) — Porto Empedocle; Canicatti — Licata (i); Roccapalumba (e) — S. Caterina Xirbi (i).

Digitized by Google

Compartimento	Riparto		CIRCOSCRIZIONE
	N.	Sede	
Segue: **Palermo**	4	Catania	Catania C. — Leonforte (i); Bicocca — Caltagirone; Valsavoia — Siracusa (e); Catania C. — Catania P
	5	Siracusa	Siracusa P. (i) — Licata (e).
	6	Messina	Messina P. — Catania C. (e); Messina — S. Agata (i).
Cagliari	1	Cagliari	Cagliari — Macomer (e); Decimomannu — Monteponi; Cagliari — Cagliari Porto
	2	Sassari	Golfo Aranci Marina — Macomer (i); Chilivani — Porto Torres.

Digitized by Google

DELIBERAZIONE *n* 2187 *del* 14 *novembre* 1923 *di S. E. il Commissario Straordinario riguardante la soppressione del Servizio legale.*

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

In virtù delle facoltà conferitegli dall'art. 2, comma *a*) del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

Visti i Regi decreti 10 maggio 1908, n. 288; 28 giugno 1912, n. 728; 5 agosto 1912, n. 905; e il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visti gli ordini generali n. 12-1920; 16-1920 e 7-1921;

Vista la proposta del Segretario generale;

DELIBERA:

Art. 1.

Il Servizio legale cessa di essere un Servizio centrale e viene costituito in ufficio aggregato, ai soli effetti amministrativi, al Servizio personale e affari generali, assumendo la denominazione di: « *Ufficio centrale del Contenzioso* ».

Art. 2.

L'Ufficio Centrale del Contenzioso è composto delle seguenti sezioni:

Sezione 1ª. — Affari consultivi e contenziosi relativi al personale ferroviario — Affari consultivi e contenziosi in materia penale — Vertenze di imposte e tasse — Affari riguardanti le gestioni speciali affidate alla Azienda ferroviaria.

Sezione 2ª — Affari consultivi e contenziosi relativi al trasporto delle persone e delle cose.

Sezione 3ª. — Affari consultivi e contenziosi relativi agli appalti, alle espropriazioni e alla gestione del patrimonio ferroviario.

Digitized by Google

L'Ufficio Centrale del Contenzioso ha alla propria dipendenza tecnica gli Ispettorati del Contenzioso, che vengono costituiti in ogni sede di Compartimento, presso la Delegazione di Cagliari e presso l'Ufficio movimento e traffico di Trento.

Le funzioni inerenti all'Ispettorato del Contenzioso per il Compartimento di Roma vengono assunte dall'Ufficio Centrale del Contenzioso.

Art. 4.

Il Capo dell'Ufficio Centrale del Contenzioso, oltre alle attribuzioni tecniche conferite dalle disposizioni in vigore al Capo del cessato Servizio legale, avrà quelle altre facoltà che gli saranno demandate dal Segretario generale.

Il Capo degli Ispettorati del Contenzioso avranno tutte le funzioni e le facoltà che le disposizioni in vigore attribuiscono ai Capi dei cessati Uffici legali distaccati.

Art. 5.

All'Ufficio Centrale del Contenzioso è proposto un funzionario di grado non inferiore al 3° che può essere coadiuvato da un funzionario di grado non superiore al 3°; alle Sezioni dell'Ufficio Centrale del Contenzioso, sono, di regola, preposti funzionari di grado non superiore al 4°; agli Ispettorati del Contenzioso sono preposti funzionari del grado 4° o del grado 5°, a seconda della loro importanza.

Art. 6.

La presente deliberazione ha effetto a partire dal 1° gennaio 1924.

Ogni disposizione contraria alla presente deliberazione è abrogata.

Roma, 14 novembre 1923.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Visto, si approva.

Roma, 15 novembre 1923.

Il ministro: CARNAZZA.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 143.

Apertura all'esercizio della fermata di Párola.

Dal giorno 30 settembre 1923 è stata aperta all'esercizio sulla linea Bologna-Milano, alla progressiva Km. 108+136 a destra della linea stessa, la fermata di Pàrola, situata fra le stazioni di Castelguelfo e di Borgo S. Donnino, dalle quali dista rispettivamente Km. 5+985,58 e Km. 3+521,72.

La fermata è protetta da due semafori a sbalzo di 2ª categoria, preceduti da metti-petardi, entrambi alla sinistra rispetto alla marcia dei treni ai quali comandano, e distanti m. 672 e m. 770 dall'asse della c. c., segnali e metti-petardi sono manovrati da leve in vicinanza della c. c., e le loro posizioni sono ripetute alla c. c. da indicatori elettro-ottici.

La nuova fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestione viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160/1909 e successive modificazioni, ed avrà per F. V. il casello posto al Km. 108,136.

La fermata stessa distribuisce biglietti a corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A*) al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti ecc., nonchè del versamento degli importi relativi, rimane incaricata la stazione di Borgo S. Donnino.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di Servizio » (edizione marzo 1921), nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella parte seconda del prontuario suddetto e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B*) al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 143-1923.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di PAROLA

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni o dei versamenti
Parola	Piacenza	16.05	11.60	7.45	Borgo S. Donnino
	Pontenure	12.55	9.20	5.95	
	Cadeo	10.30	7.60	4.90	
	Fiorenzuola	8.05	6.—	3.50	
	Alseno	5.35	4.05	2.30	
	Borgo S. Donnino	2.10	1.65	1.25	
	Castelguelfo	2.90	2.30	1.55	
	Ponte Taro	4.55	3.10	2.—	
	Parma	8.40	6.15	4.15	

Digitized by Google

*Allegato **B** all'ordine di servizio N. 143-1923.*

A pagina 13 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » fra le stazioni di Parma e di Parolise Candida, inserire:

// Parola ● LB / B / 72 //

Nella parte prima del » Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato »(edizione giugno 1914) a pagina 43, fra le stazioni di Parma e di Parolise Candida, inserire:

PAROLA (casa cantoniera) /Milano-Bologna/Bologna 2º Parma/ /Parma/V(6)/B(6)/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/1/

Nella parte II. - Tabelle polimetriche - del prontuario suddetto nella tabella Milano-Bologna, devesi trascrivere fra i nomi di Borgo S. Donnino e Castelguelfo, il nome di Pàrola seguito da dischetto nero, con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Milano Centrale	Km.	107	Ponte Taro ●	Km.	9
Rogoredo	»	101	Parma	»	19
Melegnano	»	90	S. Prospero Parmense ●	»	25
Tavazzano	»	83	S. Ilario d'Enza	»	30
Lodi	»	75	Villa Cadè	»	36
Secugnago	»	63	Reggio d'Emilia	»	47
Casalpusterlengo	»	56	Villa Masone ●	»	53
Codogno	»	51	Rubiera	»	59
S. Stefano al Corno	»	47	Modena	»	72
Piacenza	»	49	Castelfranco d'Emilia	»	84
Pontenure	»	30	Samoggia	»	92
Cadeo	»	24	Anzola ●	»	96
Fiorenzuola	»	18	Lavino	»	99
Alseno	»	11	Bologna Centrale e Bologna Smistamento	»	109
Borgo S. Donnino	»	4			
Castelguelfo	»	6			

all'indice alfabetico, fra le stazioni di Parma e di Parolise Candida, devesi inserire il nome di Pàrola seguito dal dischetto nero e dal numero della tabella.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

all'indice, alla propria sede, aggiungere « Pàrola (casa cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo;

all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Castelguelfo e Borgo S. Donnino inserire:

« Pàrola (casa cantoniera) » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Milano-Bologna, la distanza per Pàrola deve essere rilevata dalla tabella della linea stessa già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo km. 4 a quella indicata per Borgo S. Donnino, km. 10 a quella indicata per Alseno, km. 6 a quella indicata per Castelguelfo e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 144.

Estensione di servizio nella stazione di S. Anna di Trieste.

A datare dal 15 novembre 1923 la stazione di S. Anna di Trieste della linea Trieste Campomarzio - Pola, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli senza limitazione, viene ammessa anche al servizio merci G. V., limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 500, composti di colli non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di ciò nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921) a pag. 21, colonna 8, di fronte al nome di S. Anna di Trieste, devesi esporre l'indicazione G (32) - e alla pagina 4 riportare la seguente nota:

(32) Limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 500, composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) alla pagina 15, di fronte al nome della stazione di S. Anna di Trieste, devesi sostituire l'indicazione B con quella LG.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 145.

Trasporto e travaso di liquidi infiammabili.

Per il trasporto dei liquidi appartenenti alla 8ª e 9ª categoria dell'allegato 7 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose (petrolio, benzina ecc.) alcune Ditte hanno recentemente attrezzato i loro serbatoi in modo che il travaso del liquido infiammabile si possa effettuare a ciclo chiuso, cioè fuori del contatto dell'aria, e quindi permetterlo anche nelle stazioni non com-

Digitized by Google

prese negli elenchi allegati C e D dell'Istruzione per l'applicazione dell'allegato 7 sopra citato.

Tale attrezzamento consiste nel munire il carro serbatoio di un tubetto interno verticale, che termina ad una presa a vite, applicata alla parete del duomo.

Per effettuare il travaso del liquido viene avvitato alla suddetta presa un tubetto flessibile, e altro tubo flessibile viene applicato, a mezzo di un bocchettone, al tubo di scarico del serbatoio. I due tubi flessibili fanno capo, all'altra estremità, ad un tappo speciale di cui viene munito il fusto nel quale il liquido deve essere travasato, e servono, uno per condurre il liquido infiammabile dal serbatoio al fusto, e l'altro per portare nel serbatoio l'aria contenuta nel barile. Speciale dispositivo indica, allo scopo di poter sospendere tempestivamente l'afflusso del liquido, quando il fusto è pieno.

Poichè il tubetto interno che termina alla presa del duomo si spinge fino al fondo del serbatoio, l'aria proveniente dal fusto è costretta a gorgogliare nel liquido e quindi a carburarsi, cosicchè, a vuotatura ultimata, il serbatoio rimane ripieno d'aria sufficientemente carburata, per non essere soggetta ad esplosioni.

Perchè possa avvenire il travasamento del liquido è necessario che la bocca del fusto si trovi più bassa del fondo del serbatoio provvisorio.

Occorre inoltre che il carro non venga durante l'operazione rimosso od urtato.

Il serbatoio durante lo scarico, come in qualsiasi altro momento finchè contiene liquido, deve restare ermeticamente chiuso.

Il sistema di scarico a ciclo chiuso sopra descritto può essere applicato tanto ai serbatoi del tipo comune con scarico a valvola, quanto ai serbatoi a sifone adescabile dall'esterno con acqua, o a mezzo di una piccola pompa.

I carri serbatoi del tipo comune, anche se muniti del detto sistema di scarico a ciclo chiuso, saranno ugualmente provvisti e al più presto, come in generale tutti i carri a serbatoio metallico con scarico dal basso, di un dispositivo dal quale si possa facilmente rilevare se la valvola di scarico è chiusa.

Le Sezioni Movimento e Traffico e la Delegazione di Cagliari possono autorizzare le spedizioni di serbatoi di liquidi infiamma-

Digitized by Google

bili anche per stazioni che non siano quelle comprese negli elenchi allegati *C* e *D* dell'Istruzione per l'applicazione del Regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive (1922) purchè i serbatoi spediti abbiano l'innesto per applicarvi il tubo d'aria di ritorno dal barile e la Ditta speditrice dichiari in iscritto sulla lettera di vettura che lo scarico sarà effettuato a cura del destinatario a mezzo dello speciale sistema a ciclo chiuso fuori del contatto dell'aria.

La Ditta destinataria dovrà inoltre aver rilasciato opportuno atto d'obbligo in armonia a quello di cui l'allegato *B* della Istruzione sopracitata, modificato in quanto non sia applicabile al sistema descritto.

Nessuna tassa di manovra è dovuta, potendo lo scarico aver luogo in un punto qualunque, possibilmente appartato, del binario adibito al servizio pubblico.

Quando la richiesta di spedizioni per una stessa località assumesse tale frequenza da disturbarvi il servizio merci pubblico, la Sezione Movimento e Traffico, dalla quale la stazione dipende, dovrà provvedere perchè la Ditta richieda la concessione dello scarico con impianto fisso in punto determinato per riempire i barili fuori degli impianti ferroviari. In tali casi saranno seguite le modalità che di volta in volta verranno stabilite dai Servizi interessati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 146.

Apertura all'esercizio del tronco S. Giuseppe di Cairo-Altare della nuova linea Savona Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo.

Col decreto Ministeriale 14 novembre 1923, è stato affidato alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio del tronco di ferrovia S. Giuseppe di Cairo-Altare, della nuova linea in costruzione Savona-Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo, esercizio che si è iniziato dal giorno 22 ottobre 1923.

1. — Descrizione della linea.

Il tronco S. Giuseppe di Cairo-Altare della predetta linea Savona Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo che si apre all'esercizio con la sede stradale già predisposta per il doppio binario è presentemente armato nel solo binario di destra, col mod. F. S. 50. Esso ha inizio provvisoriamente presso la stazione di S. Giuseppe di Cairo al Km. 19,630 della linea Savona-Carmagnola.

Il tronco fino all'imbocco della galleria di Altare misura la lunghezza di Km. 6.213,61; esso è parte in rettilineo e parte in curve col raggio minimo di m. 400 all'ingresso della stazione di S. Giuseppe di Cairo, e con la pendenza massima del 25 per mille per un tratto di ml. 818.

Nel tronco è compresa la fermata di Carcare.

Lungo di esso esistono varie opere d'arte fra le quali: la galleria Becchi lunga m. 130 tra le prog. 22.418,89 e 22.548,89 (1).

La galleria Capone lunga m. 588 tra le prog. 20.858,89 e 21.446,89 (1).

La galleria Dovetta lunga m. 65 tra le prog. 20.352,89 e 20.417,89 (1).

La galleria Tortorolo lunga m. 190 tra le prog. 19.658,89 e 19.848,89 (1).

(1) Della futura linea Savona Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo.

Digitized by Google

Il ponte sul torrente Bormida di Mallare con annesso sottopassaggio di m. 3, alla prog. 19.235,39 (1) a tre luci, la centrale di m. 18 e le due laterali di m. 15.

L'acquedotto (sottopassaggio obliquo di m. 5 di luce) sul fossato di Altare alla progressiva 18.749,39 (1) il ponticello obliquo a due luci di m. 4 ciascuna alla progressiva 17.965,29 (1).

N. 4 sottopassaggi; n. 15 opere d'arte minori; n. 6 case cantoniere doppie.

Lungo il tronco non vi sono passaggi a livello, tranne un passaggio pedonale provvisorio nella stazione di Altare da sopprimersi all'apertura completa della linea, ed altro passaggio a livello egualmente pedonale e provvisorio in stazione di Carcare alla prog. 22.800 (1).

Descrizione delle stazioni e servizi cui sono abilitate.

S. Giuseppe. – Stazione d'origine del nuovo tronco; (progressiva 24 + 375,48 della futura linea) è protetta verso Altare da un semaforo di prima cat. situato alla sinistra dei treni in arrivo ed alla distanza di m. 100 dal deviatoio estremo. Detto semaforo è preceduto a m. 600 da un semaforo di avviso collocato pure alla sinistra dei treni in arrivo. La partenza dei treni dalla stazione di S. Giuseppe di Cairo è comandata da un semaforo a tre ordini di ali, di cui l'ala superiore comanda alle tradotte per il parco Funivie, l'ala intermedia ai treni per Savona, l'ala inferiore ai treni per Altare. La manovra dei suddetti segnali è opportunamente collegata a mezzo di serrature di sicurezza F. S. con quella dei deviatoi interessanti i binari di corsa.

Carcare. – Non è protetta da segnali. Il F. V. trovasi al km. 23.234.29 della futura linea Savona Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo ed a sinistra della linea stessa. Tale fermata viene ammessa al solo servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo, pubblicate con l'ordine di servizio n. 160/1909 e successive modificazioni.

(1) Della futura linea Savona Fornaci-Altare-S. Giuseppe di Cairo.

Digitized by Google

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

Delle registrazioni e contabilità dei biglietti, ecc., nonchè del versamento degli importi relativi rimane incaricata la stazione di S. Giuseppe di Cairo.

Altare. – Stazione estrema del nuovo tronco F. V. al chilometro 18.328,89 (1) ed a destra della linea stessa. Binari di corsa n. 2, compresi fra le prog. km. 18.144,33 e km. 18.478,80 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 244 ciascuno. Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore di fianco, bilancia a ponte della portata di tonnellate 40, grue della portata di tonn. 6 e sagoma limite.

Segnali di protezione. Semaforo di seconda categoria, situato alla sinistra dei treni ai quali comanda ed a m. 1080 dalla punta dello scambio estremo verso S. Giuseppe di Cairo.

I deviatoi sono muniti di fermascambi tipo F. S.

La stazione di Altare viene ammessa a tutti i trasporti senza alcuna limitazione in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale di vaggiatori, bagagli, cani, merci a G. V. merci a P. V. veicoli e bestiame ed al servizio telegrafico.

Tale stazione effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Torino ogni due giorni con la periodicità *C* dell'elenco di cui all'ordine di servizio n. 184 del 1913.

Giurisdizione. — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Torino ed è aggregato per il servizio Movimento al 4° Riparto di Movimento (Savona) della sezione di Torino ed al Circolo di Ripartizione di Torino; Riparto traffico di Alessandria; per il Servizio Lavori: alla Sezione Lavori Torino Sud: per il Serviizo Materiale e Trazione: al Reparto Materiale e Trazione di Savona.

Treni. — Il servizio viaggiatori del nuovo tronco sarà fatto con due coppie giornaliere di treni misti.

---

(1) Della futura linea Savona Fornaci–Altare–S. Giuseppe di Cairo.

Digitized by Google

Distanze chilometriche. — Le distanze chilometriche riguardanti il nuovo tronco risultano dall'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Tariffe. — Per tutti i trasporti valgono tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle concessioni speciali, e dal regolamento sui trasporti militari, nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S., postali, di giornalisti, ecc.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario Generale di servizio » (edizione marzo 1921), nella parte 1ª del Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914), nella parte II, tabelle polimetriche del prontuario suddetto, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo e in tutte le altre pubblicazioni di servizio, ove trovansi indicate le distanze chilometriche tassabili, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'ordine di servizio n. 146-1923.*

Prospetto dei biglietti in vendita dalla Casa Cantoniera di CARCARE

DESTINAZIONE	Chilometri	PREZZI 1° Novembre I	II	III	STAZIONE incaricata della scritturazione e dei versamenti
Acqui	52	21.—	15.10	9.55	S. Giuseppe di Cairo.
Monbaldone	29	12.20	8.85	5.80	
Ceva	28	11.90	8.70	5.65	
Savona L. (via S. Gius. di Cairo)	23	10.—	7.25	4.75	
Sale Langhe	22	9.50	6.95	4.60	
Piana	17	7.60	5.65	3.35	
Santuario (via S. Gius. di Cairo)	17	7.60	5.65	3.35	
Saliceto	14	6.45	4.85	2.90	
Dego	13	6.15	4.55	2.75	
Cengio	11	5.35	4.05	2.30	
Rocchetta Cairo	10	4.85	3.25	2.15	
Sella Altare (via S. Gius. di Cairo)	9	4.55	3.10	2.—	
Ferrania (via S. Gius. di Cairo)	6	2.90	2.30	1.55	
Altare	5	2.45	1.95	1.40	
Cairo Montenotte	5	2.45	1.95	1.40	
S. Gius. di Cairo	2	1.30	1.15	0.95	

Digitized by Google

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 146-1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— a pagina 8, fra i nomi di Altamura e Altavilla Irpina inserire:

Altare / T / /

— a pagina 9, fra i nomi di Carbonara Scrivia e Carentino inserire:

Carcare ✱ L B / T / /

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 7, nell'elenco delle linee appartenenti alla giurisdizione di Torino aggiungere:

« S. Giuseppe di Cairo-Altare »

— a pagina 10, fra i nomi di Altamura e Altavilla Irpina inserire:

Altare	Savona Fornaci–Altare–S. Giuseppe di Cairo	Torino 4º Savona	Genova	V	B	G	—	O

V	B	SP	—	—	F	6	40	S

— a pagina 18, fra i nomi di Carbonara Scrivia e Carentino inserire:

Carcare (casa cantoniera)	Savona Fornaci–Altare–S. Giuseppe di Cairo	Torino 4º Savona	Genova

V(6)	B(6)

Nella parte II, tabelle polimetriche, del prontuario suddetto, si dovrà:

— al quadro n. 1 dell'indice grafico tracciare il nuovo tronco S. Giuseppe di Cairo-Altare a sinistra dell'attuale tronco S. Giuseppe di Cairo-Savona, esponendo di fianco il n. 9;

— a pagina 9, riportare la seguente tabella:

(25*bis*) Savona Fornaci - Altare - S. Giuseppe di Cairo

Altare		
5	Carcare ●	
7	2	S. Giuseppe di Cairo

Digitized by Google

— all'indice alfabetico trascrivere, nell'opportuna sede, i nomi di « Altare » e « Carcare ● » con l'indicazione « 25-*bis* » e di contro al nome di S. Giuseppe di Cairo aggiungere il n. 25-*bis*.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo si dovrà intestare, dopo l'ultima stazione « Trapani » indicata nel prontuario stesso, la nuova linea e trascrivere il nome della casa cantoniera di Carcare e della stazione di Altare come in appresso.

Savona Fornaci - Altare - S. Giuseppe di Cairo

/ Carcare (casa cantoniera) /
/ Altare /

Si dovrà indicare poi di contro al nome della casa cantoniera di Carcare e della stazione di Altare le relative distanze, che dovranno essere formate aggiungendo rispettivamente km. 2 e km. 7 alla distanza attualmente esposta per S. Giuseppe di Cairo. L'istradamento da esporsi sarà quello attualmente indicato per S. Giuseppe di Cairo seguito dal n. 141.

All'indice alfabetico dei prontuari stessi, nelle sedi opportune, si dovranno trascrivere i nomi di « Carcare (casa cantoniera) » e di « Altare » con il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, ove trovansi indicate le distanze chilometriche tassabili, la distanza per Calcare ed Altare sarà quella esposta per S. Giuseppe di Cairo aumentata rispettivamente di km. 2 e 7.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 147.

Trasformazione del Magazzino Approvvigionamenti di Catania Acquicella in Magazzinetto di Officina a scorta mobile e fusione in una sola unità dei due Magazzini Approvvigionamenti di Palermo Centrale e Palermo Lolli.

A datare dal 1° dicembre 1923, il Magazzino Approvvigionamenti di Catania Acquicella resta soppresso. Gli assegni e richieste di somministrazioni che dalle unità del Compartimento di Palermo (eccetto quelle dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione) venivano appoggiate al detto Magazzino, dovranno — dalla data suddetta — essere rivolte al Magazzino Approvvigionamenti di Messina.

Con la stessa data 1° dicembre 1923, e con elementi tratti dal sopprimendo Magazzino, viene costituito nel luogo un magazzinetto a scorta mobile annesso alla locale Officina del materiale mobile, con incarico di provvedere alle somministrazioni interessanti l'Officina stessa, nonchè gli altri impianti dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione, posti a Catania Centrale-Catania Acquicella e Catania Porto (Deposito Locomotive - Squadre di Rialzo - Posti di verifica). Per il Deposito locomotive le somministrazioni da parte del costituendo Magazzinetto si limiteranno alle materie di consumo ed ai materiali d'ordinario impiego; mentre per le somministrazioni dei pezzi di ricambio e dei materiali speciali il detto Deposito continuerà a rivolgersi ai Magazzini Approvvigionamenti indicati a pag. 11, 13, 17, 19 e 21 del « Prospetto della circoscrizione dei Magazzini » allegato all'ordine di servizio n. 76/1915.

Il Magazzinetto annesso all'Officina del materiale mobile di Catania Acquicella avrà, a sua volta, come base di rifornimento il Magazzino di Messina, al quale farà capo anche per le vendite dei materiali fuori uso.

Per la somministrazione dei pezzi di ricambio per freno Westinghouse, tanto il Magazzinetto di Catania Acquicella, quanto il Deposito locomotive, si rivolgeranno al Magazzino Approvvigio menti di Palermo.

Digitized by Google

Con apposite disposizioni d'ordine interno, e di comune intesa, i Servizi interessati stabiliranno le modalità di esecuzione del provvedimento riguardo ai conseguenti movimenti di scorte e di personale, e concreteranno precise norme circa il funzionamento del costituendo Magazzinetto ed i suoi rapporti coi Magazzini di Messina e Palermo, e col Riparto Approvvigionamenti di Palermo, analogamente a quanto è già stato praticato per i Magazzini di Siena, Voghera, Lucca e Foligno, di cui agli Ordini di Servizio, n. 72, 109 e 127-1923.

A partire pure dal 1° dicembre 1923, i due Magazzini Approvvigionamenti di Palermo Centrale e Palermo Lolli debbono considerarsi riuniti in una sola Unità e costituiranno il Magazzino Approvvigionamenti di Palermo, al quale saranno appoggiati gli assegni, le richieste, i versamenti, ecc., che venivano indirizzati ai due Magazzini suddetti.

L'ubicazione di essi Magazzini non verrà modificata, e quello di Palermo Lolli funzionerà come uno dei Riparti del Magazzino di Palermo Centrale.

Ordine di servizio N. 148.

(Seguito all'Ordine di Servizio n. 134-1923).

Servizio Lavori e Costruzioni - Nuovo Ordinamento.

Col 1° dicembre 1923 entrerà in vigore il nuovo ordinamento per gli organi periferici del Servizio Lavori e Costruzioni, stabilito nella deliberazione 27 giugno 1923 n. 1273, per i Compartimenti di *Bologna, Trieste, Reggio Calabria* e *Palermo*.

Conseguentemente cessano di funzionare secondo il vecchio ordinamento le Divisioni Lavori di Bologna, delle Linee Calabresi in Napoli e di Palermo e le vecchie Sezioni Lavori di: 1) Bologna, 2) Parma, 3) Ferrara, 4) Rimini, 5) Trieste, 6) Udine, 7) Gorizia, 8) Reggio Calabria, 9) Catanzaro, 10) Paola, 11) Ta-

Digitized by Google

ranto, 12) Palermo, 13) Caltanissetta, 14) Messina, 15) Catania, 16) Siracusa.

In luogo delle 3 Divisioni e delle 16 Sezioni Lavori soppresse, funzioneranno dal 1° dicembre 1923 e secondo le norme di cui nella citata deliberazione n. 1273, n. 9 nuove Sezioni Lavori e cioè: 1) Bologna, 2) Ferrara, 3) Udine, 4) Trieste, 5) Cosenza, 6) Reggio Calabria, 7) Palermo, 8) Catania, 9) Caltanissetta.

Le linee e tronchi di linea comprese nella giurisdizione di ciascuna Sezione sono quelle indicate nell'allegato alla Deliberazione n. 1273 (Bollettino Ufficiale n. 26-1923, pag. 301 e 313) senza alcuna variante.

Dalla stessa data 1° dicembre 1923 funzioneranno anche gli Uffici Patrimoniale e Speciale presso le Sezioni Lavori di Bologna, Trieste, Reggio Calabria e Palermo per i rispettivi Compartimenti.

Le nuove Sezioni Lavori sopra indicate sono sedi contabili a norma delle disposizioni in vigore.

Si fa riserva di indicare la data di attuazione del nuovo ordinamento per il Compartimento di Bari.

Circolare N. 59.

Regolamento vestiario - Impermeabili gommati.

Come è già stato disposto per le stoffe, fodere ed accessori occorrenti per il vestiario uniforme (circolare n. 48 del settembre 1923), anche la somministrazione degli impermeabili gommati verrà fatta direttamente al personale a mezzo di una Ditta convenzionata, che è il « Laboratorio Italiano Impermeabili Mosca e Masera » di Milano - Via Bertini, 32.

Il prezzo di ogni impermeabile gommato con cappuccio resta fissato, per tutte le richieste che perverranno alla Ditta entro il 30 giugno 1924, in L. 287. (lire duecentottantasette). Il prezzo

Digitized by Google

stesso sarà poi riveduto ogni sei mesi, in relazione all'andamento dei mercati, e portato di volta in volta a conoscenza del personale, a mezzo del Bollettino Ufficiale.

Gli agenti che, secondo il Regolamento Vestiario attualmente vigente, hanno diritto all'impermeabile, con contributo della Amministrazione, sono i seguenti:

Personale delle stazioni.

Grado 5° – Sovraintendenti
» 6° – Capi Stazione Principali
» 7° – Capi Stazione di 1ª cl.
» 8° – Capi Stazione
» 9° – Sotto Capi al Movimento
» 10° – Capi Fermata di 1ª cl.
» 11° – Capi Fermata.

Personale dei treni.

Grado 10° – Conduttori Capi
» 11° – Conduttori Principali
» 12° – Conduttori ai treni viaggiatori e merci
» 13° – Frenatori.

La durata di ogni impermeabile è stabilita in 36 mesi; il contributo dell'Amministrazione è fissato in L. 100 (cento).

Il tipo di prescrizione, pel quale l'Amministrazione concede il contributo di cui sopra, è l'impermeabile nero, con cappuccio, con maniche ordinarie e con martingala (non a raglan).

Richiamando poi la disposizione di cui l'art. 8 del Regolamento, resta inteso che gli agenti che hanno titolo a contributo per l'impermeabile, dovranno, per ottenere tale contributo, fornirsi dell'impermeabile dal Laboratorio Italiano Impermeabili Mosca e Masera.

Tutti gli agenti di cui sopra, che intendono avere l'impermeabile di prescrizione, dovranno compilare apposita richiesta, redatta come al modello che verrà fornito dalla Ditta convenzionata, e contenente tutti i dati ivi indicati. Tali moduli verranno distribuiti, a cura della Ditta stessa, alle Sezioni Movimento dei vari Compartimenti, ed eventualmente anche ad altri Uffici che gliene facciano richiesta. Per il personale residente in Roma i moduli stessi potranno anche essere ritirati presso il Servizio Approvvigionamenti (Ufficio 2° sez. 5ª).

Nel compilare la detta richiesta, il personale dovrà porre la massima attenzione per richiedere l'impermeabile della taglia ne-

Digitized by Google

cessaria, secondo le istruzioni apposte sul modulo della richiesta stessa.

Compilata la richiesta, gli agenti devono inoltrarla al proprio superiore Ufficio contabile, il quale, fatti i debiti riscontri per accertare che all'agente compete effettivamente, per la propria qualifica, l'impermeabile gommato e che è trascorso il periodo minimo di durata dalla precedente concessione, visterà le richieste stesse, convalidandole col timbro d'ufficio e le inoltrerà, con piego raccomandato, debitamente affrancato a cura dell'Ufficio speditore, alla Ditta convenzionata, riepilogandole in una distinta dettagliata indicante il numero di ogni richiesta, il nome dei singoli agenti e la data di trasmissione.

La Ditta convenzionata, avute le richieste, rispedirà subito all'Ufficio emittente la distinta riepilogativa sulla quale segnerà la data di ricevuta delle richieste stesse: ed entro 60 giorni al massimo dal ricevimento delle richieste dovrà spedire agli agenti interessati il pacco contenente l'impermeabile, e dentro il pacco unirà l'apposito tagliando della richiesta.

L'impermeabile sarà munito di apposito cartellino numerato dalla Ditta fissato con piombo-bollo od altro sistema, per modo che non sia asportabile se non tagliando lo spago che lo ferma. L'agente, non appena ricevuto il pacco, accerterà in primo luogo se l'indumento ivi contenuto corrisponde a quello richiesto e farà subito in caso contrario, i dovuti rilievi. Com'è detto sul modulo di richiesta, l'agente deve porre la massima cura nell'individuare la taglia che gli occorre, giacchè, in caso di errore dipendente da errata indicazione dell'agente, la Ditta potrà accettare di ritorno l'impermeabile per il cambio con altra taglia, nel solo caso che l'impermeabile sia restituito col cartellino intatto ed in perfetto stato di conservazione: ma in questo caso l'agente stesso dovrà rispedire a sua cura e spese il pacco alla Ditta rimettendo alla medesima la somma necessaria per la spedizione di altro pacco di impermeabile.

Se l'impermeabile viene dall'agente trovato corrispondente alla sua richiesta, egli si presenterà al titolare dell'impianto o all'Ispettore di Riparto da cui dipende, il quale constatato che l'impermeabile è del tipo di prescrizione, e che l'impermeabile stesso ha ancora unito, senza alcuna traccia di manomissione, il

Digitized by Google

cartellino di cui sopra, staccherà il cartellino stesso che consegnerà all'agente con una dichiarazione dalla quale risulti che l'impermeabile constatato è del tipo di prescrizione e che dal medesimo è stato da lui stesso staccato il cartellino n. ..... del Laboratorio Italiano Impermeabili di Milano che trovavasi unito all'impermeabile, col prescritto bollo, senza traccia di manomissione.

Tale dichiarazione, unita al cartellino ed al tagliando della richiesta inclusa nel pacco, sarà, a cura dell'agente interessato, inviata al proprio Ufficio contabile, il quale provvederà ad addebitare all'agente la parte di costo dell'impermeabile a suo carico (L. 187) con trattenuta sul ruolo paga in cinque rate mensili uguali e consecutive.

La Ditta convenzionata, entro il giorno 3 di ciascun mese successivo a quello in cui avvennero le spedizioni dei pacchi, presenterà al Servizio Approvvigionamenti le fatture riepilogative, distinte Ufficio per Ufficio, delle spedizioni effettuate, corredate dei buoni di prelievo rispettivi e delle ricevute di spedizione del pacco. Tali fatture, dopo gli opportuni riscontri, verranno dal Servizio Approvvigionamenti trasmesse a Magazzino, il quale provvederà a fare gli addebiti ai singoli Uffici da cui dipendono gli agenti richiedenti, che alla lor volta, come detto sopra, provvederanno per le trattenute agli agenti, dando immediata accettazione dell'addebito al Magazzino.

Il Magazzino fatte le necessarie operazioni contabili, restituirà le fatture al Servizio Approvvigionamenti che provvederà al pagamento.

Tutti gli agenti dell'Amministrazione, abbiano o pur no obbligo di uniforme ed abbiano o pur no diritto al contributo da parte dell'Amministrazione stessa, possono prelevare dalla Ditta convenzionata l'impermeabile gommato per proprio uso e per uso dei componenti la propria famiglia, e la Ditta convenzionata si obbliga di soddisfare anche queste richieste.

Il prezzo degli impermeabili per uso privato sarà uguale a quello stabilito per gli impermeabili d' uniforme, come pure uguale sarà la qualità del tessuto col quale gli impermeabili sono confezionati. La foggia ed il colore invece potranno variare:

Digitized by Google

infatti, per quanto riguarda la foggia, gli impermeabili potranno essere richiesti.

1° uguali a quelle di uniforme con o senza cappuccio;

2° con manica a raglan, senza cinta e senza cappuccio;

3° con manica a raglan, senza cappuccio e con cinta conforme ai figurini pubblicati sulla richiesta.

Per quanto riguarda il colore, gli impermeabili potranno essere richiesti, oltre che neri, di colore bleu, grigio, oliva e kaki.

Per tutti gli impermeabili per uso privato, richieste e pagamenti saranno regolati fra agenti e Ditta senza alcun intervento per parte dell'Amministrazione, avvertendo che qualora l'agente invii alla Ditta a mezzo di vaglia l'importo anticipato dell'impermeabile, questo gli giungerà franco a destino, qualora invece l'agente si faccia spedire l'impermeabile in assegnato la tassa postale di assegno sarà a carico del richiedente.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

SENTENZA

Dichiarazione di dimissioni di ufficio e successiva riammissione in servizio - Pagamento degli stipendi per il periodo di tempo corso fra le dimissioni e la riammissione.

L'agente, dichiarato dimissionario d'ufficio per assenza arbitraria e poscia riammesso in servizio e sottoposto a procedimento disciplinare a norma dell'art. 165 n. 3 del regolamento del personale, non ha diritto al pagamento degli stipendi arretrati per il periodo di tempo fra le dimissioni e la riammissione, nel caso che l'azione disciplinare non abbia seguito, perchè estinta per effetto di amnistia.

TRIBUNALE DI ROMA. — (1ª Sez.) - Sentenza 21 giugno - 6 luglio 1923 (Sasso, *Pres.* Gini *est.*) Bernardini Libero contro Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Osserva che gli emolumenti che il Bernardini richiede (stipendi ed accessori) rappresentano normalmente il corrispettivo della prestazione del servizio.

Per essere dovuti nonostante la mancata prestazione del servizio, occorrerebbe risultasse che questa mancata prestazione dipese da un provvedimento illegittimo dell'Amministrazione, per modo che il Bernardini potesse fondatamente dire che « *per eum non stetit quo minus operas non praestaret* ».

Così posto, come devesi, la questione, la risoluzione è di tutta semplicità.

Fu legittimo il provvedimento con cui il Bernardini fu dichiarato di ufficio dimissionario?

Il Bernardini non può invocare, perchè non fu mai emessa,

Digitized by Google

nessuna pronuncia di illegittimità al riguardo. La IV Sezione del Consiglio di Stato dichiarò cessata la materia del contendere in ordine alla deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 14 agosto 1918, perchè questa quando la Sezione pronunciò, era stata revocata da altra deliberazione dello stesso Consiglio del 1° aprile 1921 e la sezione espressamente dichiarò che esulava dalla sua competenza ogni statuizione circa gli effetti patrimoniali di detta revoca. Nè il Bernardini può dedurre la illegittimità del primo provvedimento del fatto della successiva revoca perchè essa non dipese da riconoscimento esplicito ed implicito della sua illegalità formale, e nemmeno dalla sua ingiustizia sostanziale, essendo invece semplicemente l'effetto che la legge assegnava all'istanza che il Bernardini, *soltanto in seguito* avanzò per essere sottoposto a giudizio disciplinare; e la circostanza che questo non ebbe luogo di svolgersi a causa della intervenuta amnistia, se non poteva nuocere al Bernardini ai fini disciplinari e della sua riammissione in servizio, non poteva nemmeno nuocere alla Amministrazione per il tempo precorso, come pretenderebbe il Bernardini trasformando in illegittima l'azione dell'Amministrazione sino ad allora legittima.

Invero l'art. 165 del Regolamento del personale 13 agosto 1917, n. 1393 così dispone sul punto che interessa la attuale vertenza.

« Oltre i casi previsti dall'art. 56 della legge 7 luglio 1907 n. 429 è dichiarato di ufficio dimissionario dal Consiglio di Am-
« ministrazione l'agente;

. . . . « 3° che rimane arbitrariamente assente dal ser-
« vizio oltre dieci giorni, salvo che, *in seguito ad istanza del-*
« *l'agente stesso, l'Amministrazione deliberi di sottoporlo a pro-*
« *cedimento disciplinare* ».

Il Bernardini, sulla constatazione dell'assenza, fu dichiarato d'ufficio dimissionario. L'Autorità giudiziaria, come è stato ripetutamente ritenuto, non potrebbe sindacare l'apprezzamento dell'Amministrazione circa l'arbitrarietà della assenza, dovendo limitarsi alla constatazione formale dell'applicazione della disposizione nel caso da essa contemplato. Ma tuttavia di fronte all'energia con cui la diligente difesa del Bernardini svolge il suo assunto di merito quasi egli fosse stato vittima di un sopruso, non è inutile ri-

Digitized by Google

chiamare che il provvedimento fu proceduto da non brevi contestazioni in via amministrativa e da ultimo dal giudizio dato da un Collegio di tre medici, di cui uno, il prof. Mingazzini, di fiducia del Bernardini, i quali unanimemente dichiararono che le condizioni di salute del Bernardini gli consentivano di prestare servizio quale da lui stesso veniva descritto inerente alle sue mansioni, senza alcun danno ulteriore (2 marzo 1918).

Tuttavia egli non riprese servizio e ciò, secondo i rapporti in atti dell'Amministrazione, per altre sue ragioni particolari.

Seguì il provvedimento del Consiglio di Amministrazione che che lo dichiarò di ufficio dimissionario.

La conseguenza legittima di questo procedimento che sotto nessun punto di vista può dirsi illegittimo, era la cessazione degli emolumenti connessi all'impiego. E tanto avvenne. Ora il Bernardini aveva aperta innanzi a sè una via semplice e piana, tracciata dalla stessa disposizione applicatagli, per far constatare della eventuale arbitrarietà della applicazione: quella cioè di fare istanza di essere sottoposto a procedimento disciplinare. Come, cioè, la dichiarazione di essere tenuto dimissionario altro non era in sostanza, che la sanzione di un constatato rifiuto delle prestazioni dovute, così il giudizio disciplinare rappresentava il controllo della legittimità e della giustizia intrinseca del provvedimento. Ma tale giudizio doveva, in base alla disposizione, essere provocato dall' impiegato stesso dichiarato dimissionario mercè analoga istanza, in difetto della quale la situazione non poteva a meno di protrarsi in quell'oggetto di legittimità in cui già era per quanto riflette l'operato della Amministrazione. E come si è veduto la IV Sezione non emetteva alcuna diversa statuizione al riguardo e avrebbe ragione di emetterla l'autorità giudiziaria.

Si indusse il Bernardini a fare l'istanza pel procedimento disciplinare soltanto il 25 novembre 1920, quando essa non poteva più aver luogo per la intervenuta amnistia. Il che importò che il Consiglio di Amministrazione revocasse il suo precedente provvedimento dichiarando al tempo stesso di non far luogo al procedimento disciplinare per l'estinzione della relativa azione.

I due provvedimenti perciò di dichiarazione di dimissioni e di revoca della medesima si ricongiungevano, chiudendo come in

Digitized by Google

una parentesi il tempo intermedio, col risultato che la causa che aveva dato luogo alla particolare situazione, in detto periodo verificatosi, non potesse essere apprezzato nè in senso sfavorevole nè in senso favorevole al Bernardini. Onde l'ulteriore conseguenza che essendo mancate nel periodo stesso la prestazione del servizio non fossero nemmeno dovuti gli emolumenti destinati a costituirne il corrispettivo, e di cui non potrebbe addossarsi altrimenti il peso all'Amministrazione in linea di responsabilità dipendente da un provvedimento illegittimo che non sussiste.

Che pertanto deve pronunciarsi il rigetto delle domande del Bernardini e adotta tale formula in luogo di quella della improponibilità, perchè la domanda non si fonda già propriamente su di una pretesa di sindacato del merito dell'azione amministrativa da parte dell'autorità giudiziaria, ma nella situazione che sarebbesi determinata in conseguenza della revoca fatta dalla Amministrazione medesima della dichiarazione di ufficio delle dimissioni, con la pretesa infondata di una riduzione in pristino anche agli effetti patrimoniali. Che le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi, uditi i procuratori delle parti, respinge la domanda proposta dal Bernardini ecc.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 48

29 NOVEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(4346) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *giugno* 1923, *n.* 1451, *riguardante l'estensione agli impiegati dello Stato, con pensione insufficiente, della assegnazione degli alloggi cooperativi.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, che approva il testo unico delle leggi per le case popolari ed economiche per l'industria edilizia;

Considerata l' opportunità di estendere a favore dei soci, già iscritti a cooperative edilizie, finanziate dalla Cassa depositi e prestiti e compresi nei finanziamenti già concessi dalla Cassa stessa, le disposizioni di cui all'art. 5, comma 3 del citato testo unico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto col Ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli impiegati dello Stato, già regolarmente iscritti a Cooperative per la costruzione di case popolari ed economiche finanziate dalla Cassa depositi e prestiti e compresi nei limiti del finanziamento stesso, i quali, pur avendo stipendio fisso e continuativo a carico del bilancio dello Stato, non hanno diritto al trattamento di quiescenza stabilito dalle norme vigenti per gli impiegati dello Stato, ma sono iscritti ad una delle casse di previdenza amministrate dalla Direzione generale della Cassa depositi e prestiti o degli Istituti di previdenza o della Direzione generale delle ferrovie dello Stato,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 luglio 1923, n. 1

Digitized by Google

ovvero liquidano una somma capitale una volta tanto, possono essere assegnatari degli alloggi cooperativi da parte delle Cooperative predette e conseguentemente del relativo mutuo edilizio individuale con il contributo dello Stato.

Art. 2.

Gli impiegati dello Stato di cui al precedente articolo, assegnatari di mutuo edilizio individuale della Cassa dei depositi e prestiti con contributo statale:

1° se vanno in riposo con l'assegnazione una volta tanto di una somma capitale, dovranno versarla alla Cassa dei depositi e prestiti fino a concorrenza del residuo loro debito, ovvero dovranno depositare presso la stessa Cassa tanti titoli di Stato che diano un reddito pari alla quota di ammortamento del mutuo e del relativo interesse che sta a loro carico;

2° se vanno in riposo con una pensione amministrata da fondi speciali, gli Enti che amministrano tali fondi faranno le congrue trattenute mensili che verseranno alla Cassa dei depositi e prestiti per conto del rispettivo pensionato.

Qualora i predetti versamenti, o comunque la pensione a carico dello Stato, siano insufficienti al pagamento di quanto è dovuto alla Cassa dei depositi e prestiti, questa potrà provvedere alla riscossione delle annualità dovutele oltre l'importo dell'aggio mediante ruoli da riscuotersi dagli esattori delle imposte con le norme e i privilegi della legge sulla riscossione delle imposte dirette.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 giugno 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — TEOFILO ROSSI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *ottobre* 1923, *n.* 2412, *riguardante i compiti della Commissione di vigilanza sulla edilizia popolare, provvedimenti per la esecutorietà delle sue decisioni e altre norme in materia di abitazioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto il testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, e le successive disposizioni sulle case popolari ed economiche;

Veduto il R. decreto 11 gennaio 1923, n. 65, che abolisce la Commissione ed i Comitati in materia di edilizia popolare e conferisce al Ministro per l'industria e commercio il mandato di coordinare, con suo decreto, la consulenza tecnica di alcuni organi predetti con la Commissione di vigilanza sulla edilizia popolare istituita con decreto 8 dicembre 1922, dei Ministri per l'industria e commercio e per il tesoro;

Constatata, in base ai risultati dell'esperienza, la necessità di rafforzare i poteri della Commissione anzidetta con opportune garanzie per la esecutorieta delle sue decisioni;

Ritenuta altresì la opportunità di riordinare e disciplinare la materia nei riguardi della assegnazione, disponibilità ed assicurazione degli alloggi cooperativi, ed all'ordinamento dei mutui edilizi concessi sulla Cassa dei depositi e prestiti;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'economia nazionale, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro per l'interno e coi Ministri per le finanze e per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 novembre 1923, n. 272.

Digitized by Google

Commissione di vigilanza.

Art. 1.

La Commissione di vigilanza sull'edilizia popolare, istituita con decreto 8 dicembre 1922, dei Ministri per l'industria e il commercio e per il tesoro, è integrata da un magistrato di grado non inferiore a quello di sostituto procuratore generale di Corte d'appello, designato dal Ministro per la giustizia e gli affari di culto.

Art. 2.

La Commissione di vigilanza sull'edilizia popolare decide in base alle norme di legge ed a quelle contenute nel decreto Ministeriale istitutivo dell'8 dicembre 1922, le quali hanno pieno valore in quanto non siano modificate dal presente decreto.

Le decisioni della Commissione stessa hanno carattere definitivo e sono rese esecutive con ordinanza del Presidente. Contro di esse è ammesso soltanto ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato nei casi e nei sensi previsti dall'art. 22 del testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato 17 agosto 1907, n. 638.

Art. 3.

L'ordinanza del presidente della Commissione di vigilanza, per la esecuzione delle deliberazioni di essa, è esecutiva, secondo i casi, nei riguardi dei singoli soci o nei riguardi delle cooperative o di entrambi.

Nel caso di mancata esecuzione di un'ordinanza da parte di uno o di più soci, la Commissione di vigilanza può comminare a carico degli inadempienti la perdita del diritto all'alloggio cooperativo.

Quando l'esecuzione dell'ordinanza spetti alle singole cooperative, queste debbono provvedervi a proprie spese, salvo rivalsa verso il socio od i soci inadempienti.

Nel caso che una Cooperativa non ottemperi alle ordinanze

Digitized by Google

della Commissione, oppure dia comunque luogo ad inconvenienti di eccezionale gravità, che ne compromettano il regolare funzionamento, può il Ministro per l'economia nazionale, su proposta della Commissione stessa, disporre lo scioglimento dell'amministrazione della Cooperativa con la conseguente nomina di un Commissario governativo.

Le spese relative saranno a carico della Cooperativa e, per essa, dei singoli soci.

Il Ministro per l'economia nazionale, di concerto con quello per le finanze, può ordinare la revoca dei benefici di legge concessi alla Cooperativa.

Art. 4.

E' confermato al Ministro per l'economia nazionale il mandato conferitogli dall'art. 2 del R. decreto 11 gennaio 1923, n. 65, di coordinare nella Commissione di vigilanza sulla edilizia popolare i còmpiti delle altre Commissioni soppresse, e gli è data a tale uopo la facoltà di modificare o integrare, secondo il bisogno, la composizione della Commissione stessa.

Art. 5.

Le decisioni della Commissione di vigilanza prese fino alla data dell'entrata in vigore del presente decreto, in quanto non siano state modificate dal Ministro per l'economia nazionale, sono esecutive a norma del presente decreto. Alla data predetta decade di diritto qualsiasi impugnativa e, qualora sia stata promossa, è convertibile in ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato, in conformità dell'art. 2, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

Assegnazione e consegna degli alloggi.

Art. 6.

Fermo restando il disposto dell'art. 11 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922, circa l'obbligo dei Consigli di amministrazione delle Cooperative di non far luogo a preno-

Digitized by Google

tazioni di alloggi a favore dei soci, che non si trovino nelle condizioni prescritte dalle vigenti disposizioni e dal presente decreto, l'esistenza di tali condizioni deve verificarsi anche al momento della consegna degli alloggi da parte delle Cooperative ai soci: l'eventuale interruzione fra i due momenti non pregiudica i diritti del socio.

Non appena gli alloggi siano in condizione di abitabilità, la Cooperativa inviterà i soci prenotati a prenderli in consegna entro un mese, sotto pena di decadenza da ogni diritto, salvo il ricorso, entro detto termine, alla Commissione di vigilanza.

La consegna suddetta mediante apposito verbale è definitiva e conferisce al socio tutti gli obblighi ed i diritti di legge, compresa la assegnazione del mutuo edilizio individuale.

Se la consegna non potè avvenire prima dell'assegnazione del mutuo edilizio individuale, per cause non imputabili nè alla Cooperativa nè al socio, il possesso di tutti i requisiti prescritti deve verificarsi al momento della assegnazione del mutuo edilizio individuale.

Art. 7.

Al socio prenotato che muoia prima di aver ottenuto la consegna della casa ha facoltà di sostituirsi, in tutti i diritti a lui spettanti, il coniuge contro cui non sia intervenuta sentenza di separazione legale.

In mancanza del coniuge o, nel caso della separazione di cui nel comma precedente, hanno facoltà di sostituirsi, nei diritti predetti, i figli che alla data della morte del socio fossero a suo carico.

Eredi.

Art. 8.

Al socio che muore dopo la consegna dell'alloggio, di cui all'art. 5, succedono i suoi eredi secondo il diritto comune.

La qualità di eredi si prova nei modi di cui all'art. 15,

Digitized by Google

libro 2°, parte 1ª, del testo unico 2 gennaio 1913, n. 453, sulla Cassa depositi e prestiti.

Nel caso di eredità indivisa, sia legittima che testamentaria, i coeredi, mediante atto autentico, debbono, entro un mese, designare un rappresentante, preferendo, possibilmente, un impiegato o un pensionato dello Stato, il quale diventerà socio della Cooperativa e rappresenterà tutti gli eredi.

In caso di inadempimento, la designazione sarà fatta dalla Cooperativa.

In ogni caso la designazione non escluderà l'obbligo solidale da parte di tutti gli eredi.

Avvenuta la divisione, subentra, in tutti i diritti e doveri del socio, colui al quale sarà stato attribuito l'alloggio.

Art. 9.

Le relazioni definitive di collaudo ed i reparti, tra i soci, della spesa per la costruzione dei fabbricati devono essere trasmesse dai collaudatori, pel tramite del Ministero dell'economia nazionale, alle singole Cooperative, le quali sono tenute a darne immediato avviso con lettera raccomandata ai soci ed a tenerle a disposizione dei medesimi per almeno 15 giorni.

Entro tale periodo di tempo, ed in ogni modo non oltre un mese dalla data di trasmissione di dette relazioni da parte del Ministero, sono ammessi ricorsi al Ministero stesso che deciderà in via definitiva.

In mancanza di ricorsi i collaudi diverranno esecutivi.

Tale disposizione si applica anche ai collaudi già compiuti ed in corso di esecuzione e che siano disposti anteriormente alle norme stabilite col R. decreto 8 febbraio 1923, n. 345.

Dell'assegnazione del mutuo edilizio individuale e del contributo statale.

Art. 10.

La formale assegnazione dell'appartamento e del mutuo edilizio individuale avrà seguito, previo nulla osta del Mi-

Digitized by Google

nistero dell'economia nazionale e secondo le risultanze del collaudo approvato, con atto pubblico in cui interveranno la Cooperativa, legalmente rappresentata, il socio e la Cassa depositi e prestiti in persona del direttore generale o di un suo delegato, osservate le seguenti condizioni:

a) che l'attribuzione del valore, per ogni singolo alloggio, corrisponda al prezzo stabilito dal regolare collaudo;

b) che la ripartizione delle ipoteche della Cassa per ciascun alloggio corrisponda al prezzo suddetto;

c) che il socio assuma tutti gli obblighi dipendenti dall'operazione di mutuo già concesso alla Cooperativa e si assoggetti a tutte le norme e disposizioni emanate e da emanare in materia di edilizia popolare.

Per la stipulazione del contratto la Cooperativa assegnerà un congruo termine ai soci. Coloro che non si presenteranno s'intenderanno definitivamente decaduti da ogni diritto, e la Cooperativa provvederà alla loro sostituzione a norma di legge, salvi, in ogni caso, tutti i diritti e le ragioni contro i soci inadempienti.

Per gli appartamenti che per qualsiasi ragione non siano stati collocati dalla Cooperativa ai termini di legge, il Ministero dell'economia nazionale, d'accordo con la Cassa depositi e prestiti, determinerà il modo migliore di utilizzazione, rimanendo impregiudicate le sanzioni sopra stabilite e le eventuali azioni di responsabilità.

Art. 11.

Nel caso in cui il costo dell'alloggio, determinato in base al collaudo finale, superi la somma di L. 150,000, e che tale eccedenza derivi, a giudizio della Commissione di vigilanza, o da un numero di ambienti non giustificato dalla composizione della famiglia o da spese di rifinimento o di altra natura, superflue od eccessive, la quota di ammortamento, riferentesi alla somma eccedente, sarà determinata escludendo qualsiasi contributo statale a favore del socio.

Con decreto del Ministro per l'economia nazionale, di concerto col Ministro per i lavori pubblici, saranno determinati

i criteri di carattere obbiettivo, sui quali la Commissione di vigilanza dovrà fondare la sua decisione relativa all'ammontare della somma eccedente le L. 150,000 per la quale potrà essere conservato il contributo della Stato. Nell'ambito di tali criteri l'apprezzamento discrezionale della Commissione è insindacabile.

Art. 12.

Qualora il costo superi le L. 150,000, la spesa eccedente non sia ammessa dalla Commissione di vigilanza ed il 50 % dello stipendio del socio non sia sufficiente a garantire l'istituto mutuante del pagamento della nuova annualità, il socio assegnatario sarà tenuto a prestare un supplemento di garanzia, mediante deposito di titoli del Debito pubblico dello Stato o di obbligazioni di altri Enti accettate dall'istituto mutuante, che diano una rendita annua pari alla quota dell'annualità non coperta dal 50 % dello stipendio

In luogo del supplemento di garanzia, il socio potrà versare in contanti il valore attuale della parte delle quote di ammortamento eccedente la metà dello stipendio.

Art. 13.

In mancanza dell'adempimento delle condizioni specificate all'art. 12, il socio decade dal diritto all'assegnazione, e la Cooperativa dovrà procedere alla vendita dell'alloggio, versando all'istituto mutuante il ricavato della vendita. Qualora tale ricavato sia inferiore alla parte del mutuo afferente all'appartamento, la differenza sarà versata all'istituto predetto, prelevandola dai fondi iscritti per contributi statali nel bilancio del Ministero dell'economia nazionale.

Art. 14.

Qualora il socio non si trovi in condizioni di adempiere alle prestazioni previste dagli articoli precedenti, potrà evitare la decadenza, ottenendo che l'alloggio sia ridotto, a proprie spese, ad un minor numero di vani. La domanda sarà

Digitized by Google

rivolta alla Commissione di vigilanza, la quale potrà accoglierla soltanto nel caso in cui la richiesta suddivisione dell'alloggio non diminuisca l'utilizzazione dell'alloggio, nella sua primitiva consistenza.

Il limite di L. 150,000, di cui agli articoli 11 e 12, è elevato a L. 200,000 per gli alloggi costruiti nel comune di Roma.

Ammortamento dei mutui.

Art. 15.

Le Cooperative sono tenute a riscuotere dai soci assegnatari le quote mensili di ammortamento dei mutui a loro carico ed a versarne l'importo alla Cassa depositi e prestiti colle modalità che saranno dalla Cassa stessa indicate.

Contemporaneamente le Cooperative comunicheranno alla Cassa l'elenco dei soci eventualmente morosi.

Contro i morosi la Cassa è autorizzata, su semplice richiesta da essa rivolta alle singole amministrazioni e senza tener conto dei precedenti vincoli gravanti sugli stipendi, pensioni ed assegni, a fare eseguire sui medesimi la ritenuta d'ufficio, per la somma dovuta oltre gli interessi di mora.

Ove la trattenuta non sia possibile e sufficiente, la Cassa è autorizzata a procedere alla riscossione delle somme dovute con le norme ed i privilegi della legge sulla riscossione delle imposte dirette.

Il procedimento avrà inizio con l'ingiunzione, la quale consiste nell'ordine emesso dalla Cassa depositi e prestiti, o, per sua delega, dall'Intendenza di finanza, di pagare entro cinque giorni, sotto pena degli atti esecutivi, la somma dovuta.

L'ingiunzione è vidimata e resa esecutiva dal pretore ed è notificata da un ufficiale giudiziario addetto alla pretura.

Manutenzione dei fabbricati sociali.

Art. 16.

Col pagamento della quota mensile di ammortamento, il titolare dell'alloggio è obbligato a versare altresì alla Coo-

Digitized by Google

perativa una percentuale commisurata al 4 % della quota stessa, per costituire un fondo, da versarsi in conto corrente vincolato presso un istituto di notoria solidità, per spese di manutenzione straordinarie del caseggiato.

Salvo i casi di assoluta urgenza, per i quali l'approvazione sarà chiesta posteriormente, i progetti di spesa di straordinaria manutenzione debbono essere previamente approvati dal Ministero dell'economia nazionale (ufficio Case popolari), il quale può, all'uopo, rivolgersi direttamente agli uffici del Genio civile o agli uffici tecnici di finanza.

I prelevamenti dal conto corrente dovranno avvenire in ogni caso in base a nulla osta del Ministero suddetto, ed a richiesta della Cooperativa, ovvero della Cassa depositi, nel caso di cui al comma seguente.

Indipendentemente dalla sorveglianza spettante al Ministero dell'economia nazionale, la Cassa vigilerà a che la Cooperativa provveda alla costituzione del detto fondo e curi la manutenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati. In caso di inadempienza si provvederà a mezzo dell'ufficio tecnico case popolari del Ministero dell'economia nazionale a spese della Cooperativa, con facoltà di prelevare i fondi dal conto corrente di cui sopra.

Il puntuale versamento della percentuale per manutenzione straordinaria sarà assicurato con gli stessi privilegi stabiliti per la quota d'ammortamento dei mutui.

Assicurazione contro gli incendi.

Art. 17.

Le Cooperative provvederanno all'obbligo dell'assicurazione dei fabbricati contro gli incendi, loro imposto dall'art. 21 del testo unico 30 novembre 1919, n. 2318, versando direttamente alle Compagnie assicuratrici i premi di assicurazione. La polizza, vincolata a favore della Cassa depositi e prestiti, deve essere consegnata alla Cassa stessa, la quale vigilerà perchè le Cooperative si mantengano al corrente col pagamento dei premi.

Dell'osservanza della presente disposizione saranno re-

Digitized by Google

sponsabili i Consigli di amministrazione delle Cooperative, i quali potranno provocare la ritenuta sugli stipendi, pensioni, assegni, ecc., nonchè la procedura privilegiata di esecuzione, di cui all'ultimo comma dell'art. 16.

La Compagnia di assicurazione deve essere di gradimento della Cassa depositi e prestiti, la quale, all'uopo, potrà pubblicare l'elenco delle Compagnie preferite, ed eventualmente imporre quelle combinazioni che presentino i caratteri di maggiore sicurezza e generale convenienza.

Cessione - Affitti.

Art. 18.

Agli articoli 4, 5 e 7 del decreto Ministeriale 8 dicembre 1922 è sostituito il seguente:

« Gli assegnatari di un appartamento o di una casa potranno, nel caso di collocamento a riposo, di cambiamento di residenza, di mutamenti nello stato di famiglia o per altri gravi motivi, cedere definitivamente il loro diritto e procedere all'affitto totale o parziale della casa o dell'appartamento, sempre che concorra il consenso della Cassa depositi e prestiti e del Consiglio di amministrazione della Cooperativa, e la cessione o l'affitto siano fatti a favore di persona che sia socio della Cooperativa o che lo diventi, ed in ogni caso sia in possesso dei requisiti richiesti per l'assegnazione. Il consenso è subordinato a rigoroso accertamento e controllo delle effettive condizioni, modalità e corrispettivi, che saranno stipulati fra le parti interessate.

« Simile facoltà e con le modalità predette spetta agli eredi dei soci assegnatari. Contro il negato consenso del Consiglio di amministrazione è ammesso il ricorso al Ministero dell'economia nazionale ».

Provvedimenti per la costruzione di nuove abitazioni.

Art. 19.

Decadono dalla assegnazione già avuta del contributo governativo per costruzioni, le Cooperative edilizie, che non

Digitized by Google

abbiano fatto pervenire al Ministero dei lavori pubblici, entro un mese dalla data di pubblicazione del presente decreto, una formale dichiarazione, da parte di un istituto di credito, dalla quale risulti, che è già stato concesso il mutuo occorrente per le costruzioni, a norma delle disposizioni che disciplinano i finanziamenti della edilizia popolare.

Art. 20.

Le somme che si renderanno disponibili in conseguenza delle decadenze stabilite nel precedente articolo potranno essere destinate nel modo seguente:

1° per contributo al pagamento degli interessi sui mutui suppletivi strettamente indispensabili per la ultimazione delle costruzioni in corso;

2° per l'eventuale ampliamento dei programmi costruttivi di Cooperative edilizie già finanziate tra mutilati ed invalidi di guerra;

3° per contributi relativi ai mutui che saranno stipulati da Istituti per case popolari, da Comuni che abbiano già in corso programmi di edilizia popolare e dall'Istituto cooperativo per le case degli impiegati dello Stato, in Roma.

Art. 21.

Le abitazioni che saranno costruite col contributo di cui al numero terzo del precedente articolo, sia a proprietà collettiva, sia a proprietà individuale, dovranno essere assegnate, in misura corrispondente al terzo della disponibilità totale, a favore degli ex combattenti, che abbiano prestato servizio in reparti mobilitati ed in zona di operazioni.

In quanto sia possibile, si terrà conto nelle assegnazioni anche di quei soci, sprovvisti di alloggi, che appartenevano alle Cooperative di cui all'art. 19 del presente decreto.

Provvedimenti per l'assegnazione di alloggi cooperativi ad ex-combattenti.

Art. 22.

A deroga di ogni disposizione contraria il Consiglio di amministrazione delle Cooperative edilizie, che costruiscono col

contributo dello Stato, è autorizzato ad assegnare appartamenti, indipendentemente dal turno di prenotazione, agli ex-combattenti, che hanno prestato servizio in reparti mobilitati ed in zona di operazioni, e che siano soci della Cooperativa e già prenotati al 31 dicembre 1922.

L'assegnazione sarà fatta in ragione di uno su cinque appartamenti della Cooperativa, non ancora assegnati con contratto od altra scrittura che ne faccia le veci, alla data del 21 settembre 1923, e tenendo per base dell'assegnazione agli ex-combattenti il rispettivo numero di iscrizione a soci.

Tutti gli appartamenti, che si rendono disponibili per rinunzia o decadenza dei rispettivi assegnatari entro il 1924, potranno dal Consiglio d'amministrazione essere assegnati con preferenza ai soci combattenti, che si trovino nelle condizioni predette.

Riscatto dei mutui.

Art. 23.

E' revocata la facoltà consentita con l'art. 34 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, ai soci delle Cooperative edilizie, mutuatari della Cassa depositi e prestiti, di liberarsi dal proprio debito con la consegna di titoli di rendita pubblica consolidata.

I soci od i loro eredi possono, invece, in ogni tempo, liberarsi del proprio debito versando un capitale pari al valore attuale delle annualità ancora dovute, calcolato al saggio d'interesse complessivo del mutuo vigente.

Contestualmente alla anticipata estinzione del debito, ovvero con provvedimento posteriore, la Cassa è tenuta a consentire, a tutti gli effetti di legge, la cancellazione dell'ipoteca gravante sull'immobile

Per la durata di 10 anni dall'inizio dell'ammortamento dei mutui, può essere esercitato da parte dei soci della Cooperativa o di altre Cooperative, di persone che diventino soci ed abbiano i requisiti richiesti per l'assegnazione di appartamento, diritto di prelazione in caso di vendita di immobili affrancati.

Digitized by Google

Il socio che intende alienare l'immobile entro il detto decennio dovrà far pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno l'offerta e le modalità approvate dalla Cassa depositi e prestiti.

Colui che intende esercitare il diritto di prelazione dovrà notificare alla Cassa depositi e prestiti ed all'offerente la dichiarazione autentica di accettazione e depositare presso detta Cassa le somme indicate nell'offerta, entro il termine di 2 mesi dalla pubblicazione dell'offerta medesima nella *Gazzetta Ufficiale.*

Nel caso di diversi concorrenti nell'esercizio del diritto di prelazione, decide inappellabilmente la Cassa depositi e prestiti.

Art. 24.

I soci che abbiano effettuato il riscatto ed i loro eredi ed aventi causa, sono tenuti agli obblighi di cui agli articoli 17 e 18 del presente decreto.

Art. 25.

Le controversie cui potrà dar luogo l'applicazione del presente decreto, in relazione alle situazioni di fatto createsi precedentemente, saranno decise, caso per caso, dalla Commissione di vigilanza.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 7 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CORBINO — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 21 *novembre* 1923, *n.* 2477, *contenente provvedimenti a favore dei vecchi pensionati* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri,

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per l'interno. *ad interim* per gli affari esteri, Commissario per l'aeronautica, di concerto col Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono aumentate nella misura stabilita nel successivo articolo 3 le pensioni ordinarie, dirette e di riversibilità, siano o pur no privilegiate, e gli assegni vitalizi, temporanei e rinnovabili, liquidati o da liquidarsi a carico dello Stato, del fondo per il culto, degli economati dei benefici vacanti e del commissariato per l'emigrazione, a favore degli impiegati civili e dei militari cessati dal servizio anteriormente al 1° ottobre 1919.

Per i personali, statali e ferroviari, appresso indicati, l'aumento è applicato sulle pensioni ed assegni liquidati per cessazione dal servizio avvenuta anteriormente alle date che seguono:

1°) al 1° gennaio 1920 per i sottufficiali del R. esercito e della R. marina;

2°) al 1° novembre 1919 per i sottufficiali e militi della R. guardia di finanza;

3°) al 1° aprile 1919 per il personale delle ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1923, n. 276.

Digitized by Google

4°) al 1° gennaio 1920 per i graduati e gli agenti di custodia delle carceri;

5°) al 6 dicembre 1921 per gli operai degli stabilimenti dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina, per il personale dei famigli degli istituti militari d'istruzione dipendenti dai Ministeri medesimi, e per gli operai degli stabilimenti militari di pena;

6°) al 31 dicembre 1922 per gli operai delle manifatture dei tabacchi.

Per i sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri reali, l'aumento è applicato sulle pensioni ed assegni liquidati per cessazione dal servizio avvenuta anteriormente all'8 ottobre 1919, ed è stabilito nella misura indicata al successivo articolo 6.

Art. 2.

L'aumento nella misura di cui al successivo art. 3 è applicato a tutte le pensioni ed assegni degli agenti dei soppressi corpi delle guardie di pubblica sicurezza e di città.

Non compete, invece, alcun aumento sulle pensioni od assegni degli agenti dei soppressi corpi della Regia guardia per la pubblica sicurezza e degli agenti d'investigazione.

Art. 3.

L'aumento di cui ai precedenti articoli 1 — primo e secondo comma — e 2 è stabilito nella misura dell'ottantacinque per cento sulle prime lire duemila per le pensioni o assegni diretti e sulle prime settecento lire per le pensioni o assegni di riversibilità, e nella misura del venticinque per cento sopra la rimanente parte.

Art. 4.

Le pensioni od assegni diretti e di riversibilità, liquidati a carico dello Stato, del fondo per il culto, degli economati generali dei benefici vacanti e del commissariato dell'emigrazione a favore degli impiegati civili e degli ufficiali sono aumentati del cinquantacinque per cento sulle prime lire due-

Digitized by Google

mila per le pensioni od assegni diretti e sulle prime settecento lire per le pensioni od assegni di riversibilità e del quindici per cento sopra la rimanente parte, se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nell'ottobre 1919.

Qualora la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nei mesi successivi all'ottobre 1919, l'aumento, calcolato come nel precedente comma, è diminuito di un ventesimo per ciascun mese, fino a ridursi ad un ventesimo se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nel maggio 1921.

Nessun aumento è dovuto qualora la cessazione dal servizio sia avvenuta dopo il 31 maggio 1921.

Il presente articolo non è applicabile alle pensioni dirette liquidate, con decorrenza non anteriore alle date indicate ai numeri 1, 2 e all'ultimo comma del precedente art. 1, ai sottufficiali promossi ufficiali di complemento, milizia territoriale e riserva navale, ed alle relative pensioni di riversibilità.

Non è del pari dovuto alcuno aumento per le pensioni o assegni diretti o di riversibilità liquidate ai personali di cui ai numeri 1, 2, 4, 5 e 6 del precedente art. 1, cessati dal servizio in date non anteriori a quelle indicate ai numeri stessi.

Per il personale di cui al numero 3 del citato art. 1, cessato dal servizio in data non anteriore a quella ivi indicata, si applica il successivo art. 8.

Art. 5.

Le pensioni di diritto del personale della Real Casa passate a carico dello Stato in virtù del Regio decreto 3 ottobre 1919, n. 1792, e del Regio decreto 28 gennaio 1923, numero 454, sono aumentate del settanta per cento sulle prime lire duemila per le pensioni dirette e sulle prime settecento lire per le pensioni di riversibilità, e del venti per cento sopra la rimanente parte, se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo avanti il 1° giugno 1919.

Qualora la cessazione dal servizio abbia avuto luogo successivamente, l'aumento, calcolato come nel precedente com-

Digitized by Google

ma, è diminuito di un venticinquesimo per ciascun mese dopo il maggio 1919, fino a ridursi ad un venticinquesimo se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nel maggio 1921.

Nessun aumento è dovuto qualora la cessazione dal servizio sia avvenuta dopo il 31 maggio 1921.

Art. 6.

Per le pensioni od assegni diretti e di riversibilità dei sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri Reali contemplati nell'ultimo comma del precedente art. 1, l'aumento è stabilito nella misura del cento per cento sulle prime lire duemila per le pensioni od assegni diretti e sulle prime settecento lire per le pensioni od assegni di riversibilità, e del quaranta per cento sopra la rimanente parte.

Art. 7.

Per le pensioni od assegni diretti e di riversibilità dei sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri Reali, è concesso un aumento nella misura del settanta per cento sulle prime lire duemila per le pensioni od assegui diretti e sulle prime settecento lire per le pensioni od assegni di riversibilità, e del trenta per cento sopra la rimanente parte, se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo dall'8 al 31 ottobre 1919.

Qualora la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nei mesi successivi all'ottobre 1919, l'aumento, calcolato come nel precedente comma, è diminuito di un decimo per ciascun mese, fino a ridursi a un decimo se la cessazione dal servizio sia avvenuta nel luglio 1920.

Nessun aumento è dovuto qualora la cessazione dal servizio sia avvenuta dopo il 31 luglio 1920.

Il presente articolo non è applicabile alle pensioni dirette e di riversibilità degli ufficiali di milizia territoriale dei carabinieri Reali, liquidate in base al grado di sottufficiale.

Art. 8.

Le pensioni od assegni diretti e di riversibilità liquidati a carico del Fondo pensioni dell'amministrazione delle ferrovie

Digitized by Google

dello Stato sono aumentati nella misura del cinquantacinque per cento sulle prime lire duemila per le pensioni od assegni diretti e sulle prime settecento lire per le pensioni od assegni di riversibilità, e del quindici per cento sopra la rimanente parte, se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nell'aprile 1919.

Qualora la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nei mesi successivi all'aprile 1919, l'aumento, calcolato come nel precedente comma, è diminuito di un ventesimo per ciascun mese, fino a ridursi a dieci ventesimi se la cessazione dal servizio abbia avuto luogo nel febbraio 1920.

Nessun aumento è dovuto qualora la cessazione dal servizio sia avvenuta dopo il 29 febbraio 1920.

Art. 9.

Sulle pensioni liquidate agli operai dell'officina carte-valori e delle saline cessati dal servizio anteriormente al primo febbraio 1918 è accordato l'aumento dell'ottantacinque per cento sopra le prime lire duemila di pensione e del venticinque per cento sulla rimanente parte.

Per gli operai cessati dal servizio nel periodo 1° febbraio 1918-31 gennaio 1919 l'aumento predetto è diminuito di un sesto; per quelli cessati nel periodo 1° febbraio 1919-31 gennaio 1920, di due sesti; per quelli cessati nel periodo 1° febbraio 1920-31 gennaio 1921, di tre sesti; per quelli cessati nel periodo 1° febbraio 1921-31 gennaio 1922, di quattro sesti; e per quelli cessati nel periodo 1° febbraio 1922-31 gennaio 1923, di cinque sesti.

Nessun aumento è dovuto qualora la cessazione dal servizio sia avvenuta dopo il 31 gennaio 1923.

Art. 10.

Fino a quando vengono corrisposti gli assegni mensili per caro-viveri di cui al R. decreto 31 luglio 1919, n. 1304, alla legge 26 dicembre 1920, n. 1827, e al R. decreto 29 dicembre 1921, n. 1964, per le pensioni o assegni i cui titolari sieno provvisti di almeno due dei detti assegni di caro-viveri e per

Digitized by Google

quelle superiori a lire ottomila, l'aumento stabilito nei precedenti articoli non è dovuto sulle prime cinquecento lire delle pensioni o assegni diretti e sulle prime centocinquanta lire delle pensioni o assegni di riversibilità.

La precedente disposizione non si applica per le pensioni o assegni dei sottufficiali e militari di truppa dei carabinieri Reali da aumentarsi a norma dei precedenti articoli 6 e 7.

Art. 11.

Agli effetti degli aumenti di cui al presente decreto si considera unica pensione quella attribuita a più compartecipi e gli aumenti sono ripartiti proporzionalmente alla parte assegnata a ciascuno.

La stessa norma si applica, a decorrere dalla prima rata con scadenza successiva al 1° gennaio 1924, per gli assegni mensili di caro-viveri corrisposti a carico dello Stato, a qualsiasi categoria di pensionati.

Se la pensione od altro assegno è ripartito fra lo Stato ed enti o amministrazioni diverse, l'aumento è computato sulla intera pensione od assegno ai termini dei precedenti articoli, ma è dovuto soltanto sulle quote a carico dello Stato e delle amministrazioni indicate nell'art. 1 in proporzione delle quote stesse.

Art. 12.

Per determinare l'aumento di cui ai precedenti articoli e per stabilire, con l'aggiunta dell'aumento stesso, la nuova pensione, si trascurano, sulla pensione attualmente goduta, le frazioni di diecina di lire.

Gli aumenti di pensioni o di assegni stabiliti dal presente decreto sono liquidati dagli uffici incaricati di ordinare i pagamenti.

Contro tale liquidazione, o quando non sia stato applicato aumento veruno, è ammesso ricorso alle sezioni unite della Corte dei conti nel termine perentorio di sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Digitized by Google

Art. 13.

Agli effetti dell'aumento dell'assegno di posizione ausiliaria si considera data di cessazione dal servizio il giorno antecedente a quello di decorrenza dell'ultimo assegno liquidato, e agli effetti dell'aumento delle pensioni di riposo degli ufficiali si considera data di cessazione quella del collocamento a riposo.

Per l'aumento delle pensioni di riversibilità spettanti alle famiglie degli ufficiali si considera data di cessazione quella della morte dell'ufficiale, se avvenuta durante l'attività di servizio o la posizione ausiliaria, e quella del collocamento a riposo, se la morte sia avvenuta posteriormente.

Per gli ufficiali che dalla posizione ausiliaria sono stati o saranno collocati a riposo dopo il 1° ottobre 1919 la pensione non può essere inferiore all'assegno di posizione ausiliaria aumentato a norma del presente decreto. Questa disposizione si applica anche agli effetti della liquidazione della pensione di riversibilità, nei casi di morte avvenuti durante il servizio ausiliario.

Salvo il caso di cui al precedente capoverso, le altre pensioni ed assegni di riversibilità, relative a pensioni od assegni diretti aumentati per effetto del presente decreto, che saranno liquidate dopo la pubblicazione del decreto medesimo, verranno calcolate sulle pensioni od assegni originari non aumentati e le autorità competenti ne stabiliranno anche l'aumento ai termini del presente decreto.

Art. 14.

Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle pensioni di guerra, a quelle di posizione ausiliaria speciale, alle pensioni ed agli assegni di ricompensa nazionale, nonchè agli assegni dei decorati e dei danneggiati politici.

Art. 15.

Ai titolari di pensioni od assegni diretti, superiori a lire 8000 e inferiori a lire 9560 annue, i quali si trovino nelle

Digitized by Google

altre condizioni previste dalla legge 26 dicembre 1920, n. 1827, e dal Regio decreto 29 dicembre 1921, n. 1964, gli assegni mensili di caro-viveri di cui alla legge e ai decreto medesimi sono corrisposti in somma pari ad un dodicesimo della differenza fra lire 9560 e la pensione od assegno.

Analogamente ai titolari di pensioni od assegni di riversibilità superiori a lire 8000 e inferiori a lire 8960, gli assegni mensili di caro-viveri di cui alla legge e al decreto indicati nel comma precedente sono corrisposti in somma pari ad un dodicesimo della differenza fra lire 8960 e la pensione od assegno.

Ai fini dell'applicazione del presente articolo, nonchè a quelli della corresponsione degli assegni mensili di caro-viveri, non si tiene conto degli aumenti di pensione concessi col presente decreto.

Art. 16.

Ferme le disposizioni degli articoli 19, 20 e 21 del R. decreto 18 febbraio 1923, n. 440, e quelle del R. decreto 18 febbraio 1923, n. 464 e degli articoli 2 e 3 del R. decreto 17 giugno 1923, n. 1879, sono aumentate di un quinto le pensioni dirette e di riversibilità e gli assegni graziali vitalizi, temporanei e rinnovabili, liquidati o da liquidarsi a carico dello Stato, a favore degli impiegati civili e militari delle nuove provincie, cui non spetti il trattamento di pensione stabilito dagli articoli 14, 15, 16, 17 e 22 del R. decreto 18 febbraio 1923, n. 440 e dall'art. 1 del R. decreto 17 giugno 1923, n. 1879.

Art. 17.

L'aumento di cui nel precedente articolo 16 è esteso anche alle pensioni dovute al clero delle nuove provincie a carico dei fondi di religione e provvisoriamente, salvo regolazione definitiva, corrisposte dallo Stato, per le quali furono applicate le norme dell'art. 21, comma primo, del Regio decreto 18 febbraio 1923, n. 440.

Digitized by Google

Art. 18.

Gli assegni per caro-viveri concessi ai pensionati delle nuove provincie secondo le disposizioni della cessata amministrazione austriaca, nonchè quelli accordati in virtù del Regio decreto 14 maggio 1922, n. 743, spettano fino a quando siano corrisposti quelli indicati nel precedente art. 10.

Nessuna variazione sarà apportata ai detti assegni in dipendenza dell'aumento concesso ai termini del precedente articolo 16.

Art. 19.

Gli aumenti stabiliti dal presente decreto sulle pensioni e sugli assegni vitalizi, temporanei e rinnovabili, si applicano a cominciare dalla prima rata scaduta posteriormente al 1° luglio 1923.

La corresponsione delle quote differenziali degli assegni di caro-viveri, di cui al precedente art. 15, avrà effetto a cominciare dalla prima rata di pensione o assegno, diretto o di riversibilità, con scadenza posteriore al 1° gennaio 1924.

Art. 20.

Con decreto del Ministro delle finanze saranno introdotte in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione del presente decreto, il quale sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 novembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Nella *Circolare n.* 47, pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* n. 38 1923, si dovrà sostituire il 3° comma col seguente:

« Per l'invio delle morse dalle Stazioni ai magazzini ed il ri-
« torno da questi alle stazioni, si potranno utilizzare i treni viag-
« giatori, accelerati e diretti, merci accelerati, oppure altri merci
« ritenuti più adatti per il sollecito inoltro delle morse stesse ».

Bollettino n. 45 Parte II - Circolare n. 56.

A pagina 763, dopo la 28ª linea inserire la seguente:

« Per ogni foglio di dimensione non superiore a 14 decimetri quadrati L. 2 ».

Nella linea successiva correggere *in L. 3* l'importo indicato *in L. 2*.

Ordine di servizio N. 149.

Modificazioni delle distanze chilometriche tassabili della stazione di Milano Nuova Centrale.

(Ved. Ordine di Servizio n. 90-1914. n, 32-1915 e n. 1-1918).

A datare dal 1° novembre 1923, la tassazione dei trasporti da e per la stazione di Milano Nuova Centrale deve essere fatta *in base alle distanze da e per Milano Lambrate Scalo.*

Quali mittenti e destinatari di tutti i trasporti da e per i magazzini raccordati, dei quali è affittuaria la Società anonima magazzini raccordati, potrà figurare tanto la società stessa, quanto le singole ditte subaffittuarie; queste ultime dovranno essere indicate sui documenti di trasporto con la seguente dicitura: « Ditta . . . . (Magazzini raccordati) ».

Digitized by Google

In conseguenza di quanto precede, nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, fra le stazioni della rete dello Stato » si dovrà:

— cancellare il nome della stazione di Milano Nuova Centrale nelle note in calce alle tabelle, il cui numero è indicato nel'indice alfabetico di contro al nome della stazione di Milano Centrale;

— nella tavola « Nuova Cintura di Milano », a pagina 5, di seguito alle parole: « da Milano Lambrate Scalo » aggiungere « e Milano Nuova Centrale »;

— all'indice del Prontuario stesso, di contro al nome di Milano Nuova Centrale sostituire gli attuali numeri con quello della tavola suddetta.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti delle cose (esclusi i bagagli) si dovrà:

— nell'interno, cancellare il nome di « Milano Nuova Centrale » (linea Chiasso-Milano) e le relative indicazioni riportando il nome stesso dopo quello di « Milano Lambrate Scalo » (linea Nuova Cintura di Milano) ed esponendo la distanza e l'istradamento indicato per quest'ultima stazione.

— all'indice di contro al nome di Milano Nuova Centrale sostituire le attuali indicazioni con il numero della nuova pagina e del nuovo numero progressivo.

In tutte le altre pubblicazioni di servizio, ove trovansi indicate le distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci, dovranno essere sostituite le attuali distanze esposte di contro a Milano Nuova Centrale con quelle indicate per Milano Lambrate Scalo.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 150.

Inventari dei materiali d'esercizio.

In seguito al nuovo ordinamento contabile dell'Amministrazione ferroviaria si è pubblicata, in fascicolo a parte, una nuova edizione (dicembre 1923) delle « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari dei materiali d'esercizio ».

Tale nuovo testo sostituisce le disposizioni contenute nell'O. S. n. 226-1915 e le norme ad esso allegate, nonchè le disposizioni di cui alle relative appendici.

La distribuzione agli uffici interessati ed ai consegnatari sarà fatta a cura dei rispettivi Servizi ed Unità Speciali.

Ordine di servizio N. 151.

Autonomia di gestioni merci.

La gestione G. V. della stazione di Firenze S. M. Novella e la gestione P. V. della stazione di Bari cessano di essere autonome rispettivamente in data 16 novembre 1923 e 1° dicembre 1923.

I vari servizi quindi delle gestioni stesse tornano alla diretta dipendenza di quei Capi stazione titolari.

In tal senso si dovrà pertanto modificare l'allegato A) all'ordine di servizio n. 331-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 152.

Servizio cumulativo con la linea Piazzola-Carmignano di Brenta, esercitata dalla Società per la ferrovia Padova-Piazzola.

Dal giorno 1 dicembre 1923 il servizio cumulativo esistente con la ferrovia Padova-Piazzola viene esteso alla linea Piazzola-Carmignano di Brenta la quale costituisce un prolungamento della ferrovia stessa.

Le stazioni della linea Piazzola-Carmignano di Brenta, ammesse al servizio cumulativo, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate, degli impianti fissi di cui sono provviste e delle rispettive distanze dalla stazione di transito di Padova, risultano dal prospetto allegato al presente Ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— nell'indice a pagina 4, di seguito all'indicazione della « Società per la ferrovia Padova-Piazzola » riportare l' indicazione: *Esercizio delle linee Padova-Piazzola e Piazzola-Carmignano di Brenta*;

— nell'elenco alfabetico aggiungere, alle sedi opportune, i nomi delle stazioni della detta linea e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 86;

— a pagina 86 sostituire l'indicazione « Esercizio della linea Padova-Piazzola » con « *Esercizio delle linee Padova-Piazzola e Piazzola-Carmignano di Brenta* », e nel prospetto inserire, nella sede opportuna, il nome delle stazioni e le relative indicazioni risultanti dall'allegato.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà a pagina 19 trascrivere sotto l'indicazione della linea « Padova-Piazzola »:

//420/ Piazzola-Carmignano di Brenta/

e nell' « Elenco delle località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nella sede opportuna, il nome delle stazioni

Digitized by Google

della linea e di contro, nelle colonne dei servizi e della linea, esporre le indicazioni « /—/—/M/420/ ».

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà modificare nel modo seguente la nota (*b*) in calce alla pagina 42:

(*b*) Stazione di transito con la Società per la ferrovia Padova-Piazzola (linee Padova-Piazzola e Piazzola-Carmignano di Brenta) e di scambio con le Guidovie Venete (Padova-Conselve-Bagnoli, Padova-Piove e Padova-Fusina).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato all'Ordine di Servizio N. 152-1923.

Linea PIAZZOLA - CARMIGNANO DI BRENTA

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Padova	Servizi a cui sono abilitate				Impianti fissi						Sagoma limite
			G. V.	P. V.	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		
							di testa	di fianco	Quantità	Portata — Tonnellate	Quantità	Portata — Tonnellate	
Raccordo Carbogna .	Piazzola-Carmignano di Brenta	21	—	P(4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Isola di Carturo . . .		23	G(1)	P(3)	V B	—	—	—	—	—	—	—	—
Grantorto-Gazzo . . .		25	G	P	V B	—	—	F	—	—	—	—	S

(4) Limitatamente ai trasporti a carro completo di ghiaia e sabbia delle cave di Carbogna.

Ordine di servizio N. 153.

(Vedi ordine di servizio n. 9-1920).

Visite mediche.

Con deliberazione in data 23 ottobre 1923, n. 2081, è stato approvato che il limite massimo di statura da richiedersi per l'ammissione in servizio, per l'assegnazione alle funzioni e per la revisione dei Manovratori del Movimento sia elevato da m. 1.65 a m. 1.70.

Tale modificazione deve pertanto essere apportata alla nota (5) della tabella allegata all'Ordine Generale n. 9-1920, fermo restando il rimanente della nota stessa.

La deliberazione suddètta ha effetto dal giorno della sua approvazione (23 ottobre 1923).

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Il Ministero della Marina con decreto 26 ottobre 1923, ha escluso la Ditta G. SALERNI L. PRETI e C. di Taranto, dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Circolare N. 16 V

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno **20 dicembre 1923**, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte

Digitized by Google

con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze e i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro **il 31 dicembre**, comunicheranno all'Ufficio Circolazione Veicoli l'esito, anche se negativo, delle ricerche compiutesi sulle proprie linee, indicando il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita; anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CIz^cr — **44284 - 44561 - 44564 - 44613 - 44615 - 44617 - 44619.**

Carri.

F — **130899 - 131237 - 131241 - 131245 - 131249 - 131253 - 131257 - 131261 - 131265 - 131269 - 131273 - 131892 - 131898 - 132002 - 132007 - 132012 - 132015 - 132017 - 132020.**

Ltm — **443364 - 443367 - 443370 - 443375 - 443379 - 443381.**

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 e 45.

Digitized by Google

SENTENZA

Espropriazione per pubblica utilità - Catasto, a base di estimo ed antiquato - Applicabilità dell'art. 13 della Legge per Napoli 15 gennaio 1885.

I criteri estimativi dettati dall'art. 13 *della legge sul risanamento di Napoli e consistenti nella media tra il valore venale e il valore legale sono applicabili agli espropri ferroviari, anche quando i fondi interessati risultino iscritti in un catasto antiquato ed a base di estimo capitale anzichè di reddito imponibile. Allo stesso modo, infatti, che il reddito capitalizzato dà l'estimo capitale, così da questo si può desumere il reddito imponibile mediante la semplice operazione di scapitalizzazione, correndo tra l'estimo ed il reddito lo stesso rapporto che corre tra capitale e interesse.* (1).

CASSAZIONE DI TORINO. — Sent. 25 giugno 1923 (*Pres.* Rubino *est.* Solaro del Borgo; P. M. Moreni con. conf.). Poggi, *ricorrente* contro Ferrovie dello Stato, *resistenti.*

Omissis.

Le censure mosse alla Corte Casalese nell'unico mezzo, in quella si concretano che avendo essa voluto che il perito desumesse l'imponibile dell'imposta mediante calcoli che l'art. 13 della legge di Napoli del 1885 non consente, abbia violato le indicate disposizioni di legge.

Poche considerazioni, però, bastano a dimostrare l'infondatezza del mezzo.

(1) Conf. sentenza della Cass. di Roma - 20 aprile 1920 in causa Koch-Ferrovie Stato - Boll. Uff. FF. SS. 1290, IV, pag. 95.

Digitized by Google

Devesi, infatti, rilevare che la Corte di merito escluse, in linea di fatto, che anzichè una semplice operazione aritmetica, occorressero operazioni peritali per determinare l'elemento di cui all'art. 13 della suddetta legge del 15 luglio 1885, dell'imponibile netto agli effetti delle imposte.

Invero, secondo detta Corte, quale fosse detto imponibile scaturiva dal contenuto dell'allegato II alla perizia Guerci cioè dagli appunti rilevati all'agenzia delle imposte di Novi Ligure, e nel certificato rilasciato il 2 maggio 1922 dalla agenzia stessa in relazione col certificato catastale (All. n. 1).

Nè poteva avere influenza che si versasse nel caso di catasto a base d'estimo, anzichè a base del reddito poichè (come ben si osserva nella denunciata sentenza) allo stesso modo che il reddito capitalizzato dà l'estimo capitale, così da questo si può desumere il reddito imponibile mediante la semplice operazione di scapitalizzazione, correndo tra l'estimo ed il reddito lo stesso rapporto che corre tra capitale ed interesse. E non solo la lettera dell'art. 13 della suddetta legge in cui si parla, in genere, d'imponibile agli effetti dell'imposta senza distinzione tra reddito ed estimo, ma anche lo spirito di tale articolo fa sì che pur quando l'imponibile risulta, come nella fattispecie, da catasto a base di estimo capitale, l'elemento per costituire il valore legale del fondo, possa essere desunto da detto imponibile.

Invero anche in tale caso si presentava l'opportunità di fare una media tra il valore venale del fondo, stabilito secondo le norme della legge del 25 giugno 1865 e quello legale stabilito secondo le norme dell'art. 13 della legge per il risanamento di Napoli poi estese colla legge del 7 luglio 1907 alle espropriazioni ferroviarie.

E, come è riconosciuto in dottrina e giurisprudenza, tutte le forme di catasto si equivalgono ai fini e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 77 della legge del 1907 e 13 della legge del 1885.

Invano poi si rileva nel ricorso che il catasto di Rigoroso fosse antico e frammentario, anche alle risultanze di un catasto non recente essendo applicabili le suddette norme di legge; ed essendo quanto appare dal detto catasto, secondo la Corte di merito, sufficiente a fare conoscere l'imponibile per i fondi espropriati di cui si tratta.

Per questi motivi reietta il ricorso.

Digitized by Google

ANNO XVI – N. 49 | 6 DICEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima. — Leggi e decreti:

(4465) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Parte seconda. — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Digitized by Google

AVVERTENZA

Si rende noto, che, anche per l'anno 1924, il prezzo dell'abbonamento al* Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato *resta fissato in L. 16 per gli agenti e in L. 32 per i privati, agenzie e amministrazioni in corrispondenza.

Il prezzo dell'abbonamento deve essere pagato, sia dagli agenti, che dai privati, agenzie ecc., esclusivamente ad una stazione della rete o ad una Cassa compartimentale.

Gli abbonati debbono rimettere subito la ricevuta dell'effettuato pagamento a questa Direzione Generale - Servizio Personale ed Affari Generali - Ufficio I - (Bollettino Ufficiale), a Roma.

Errata-corrige.

BOLLETTINO N. 46-1923; pag. 632; riga 7ª

Dove è detto « *Visto il Decreto Luogotenenziale* 30 giugno 1915, n. 980 »

leggasi « *Visto il Decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 959* »

LEGGE 15 *ottobre* 1923, *n.* 2293, *relativa alla conversione in legge di decreti Regi e Luogotenenziali aventi per oggetto argomenti già superati per il tempo o per il contenuto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 12 novembre 1923, n 265.

Digitized by Google

Articolo unico.

Sono convertiti in legge i seguenti decreti-leggi:
(*Si indicano soltanto i decreti riguardanti le Ferrovie dello Stato*).

DECRETI REALI 9 *marzo* 1911, *n.* 293 e 25 *giugno* 1911, *n.* 729, *riguardanti le tariffe e condizioni pei trasporti di merci sulle ferrovie dello Stato.*

DECRETO REALE 1° *aprile* 1915, *n.* 426, *concernente provvedimenti a sollievo della disoccupazione operaia.*

DECRETO LUOGOTENENZIALE 20 *giugno* 1915, *n.* 1048, *col quale vennero autorizzate maggiori spese occorse alle ferrovie dello Stato per l'acquisto di materiale rotabile e di piroscafi.*

DECRETI LUOGOTENENZIALI 1° *agosto* 1915, *n.* 1297; 30 *gennaio* 1916, *n.* 144; 3 *settembre* 1916, *n.* 1306 e 9 *agosto* 1917, *n.* 1465, *concernenti autorizzazione di spese durante gli esercizi* 1915-16, 1916-17 e 1917-18 *per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento delle Ferrovie dello Stato.*

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 *novembre* 1915, *n.* 1658, *contenente disposizioni per agevolare l'esecuzione di opere pubbliche per conto dello Stato, delle Provincie e dei Comuni durante la guerra.*

DECRETO LUOGOTENENZIALE 18 *maggio* 1916, *n.* 660, *concernente proroga delle disposizioni di cui al Regio decreto* 1° *settembre* 1914, *n.* 920, *ed al decreto Luogotenenziale* 11 *novembre* 1915, *n.* 1658.

DECRETO LUOGOTENENZIALE 13 *aprile* 1919, *n.* 625, *relativo al trattamento di pensione a favore degli agenti delle Ferrovie dello Stato esonerati dal servizio con decorrenza compresa nel periodo* 1° *gennaio* 1909-30 *giugno* 1913, *e delle famiglie degli agenti morti in attività di servizio nel detto periodo o destituiti con decorrenza compresa nel periodo stesso.*

DECRETO REALE 2 *ottobre* 1919, *n.* 1854, *che proroga il termine utile per la presentazione delle domande di opzione da parte degli*

Digitized by Google

agenti delle ferrovie dello Stato provenienti da altre amministrazioni dello Stato, per il trattamento di pensione previsto dal testo unico 22 aprile 1909, n. 229.

DECRETO REALE 11 *maggio* 1920, *n.* 633, *per l'autorizzazione a coprire mediante concorso i posti di ingegnere e di ispettore nei ruoli tecnici del personale delle Ferrovie dello Stato.*

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 15 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO 24 *settembre* 1923, *n.* 2202, *relativo alla nomina di un membro della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari della ferrovia del Sempione* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 1° dicembre 1904, n. 684, col quale venne costituita la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 ottobre 1923, n. 253.

Digitized by Google

Ritenuto che, in seguito alla morte dell'on. marchese ingegnere *Giorgio D'Oria*, si è reso vacante, nella rappresentanza stessa, il posto assegnato alla città e provincia di Genova;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i Nostri Ministri Segretari di Stato per gli affari esteri e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' nominato membro della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari della ferrovia del Sempione l'on. ing. Eugenio *Broccardi*, deputato al Parlamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 7 *ottobre* 1923, *n.* 2473, *relativo alla alienazione di materiale residuato dalla guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i Nostri decreti 4 marzo 1923, n. 552; 25 marzo 1923, n. 773 e 19 aprile 1923, n. 850;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Commissario per l'aeronautica, di concerto coi Ministri per le finanze, per i lavori pubblici e con quello per la giustizia e gli affari di culto;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'alienazione dei materiali residuati dalla guerra, che si rendono disponibili, sia per rescissione di precedenti contratti pronunziati a norma del R. decreto-legge 25 marzo 1923, n. 773, sia per nuove dichiarazioni di alienabilità, sarà fatta, senza riguardo a prelazioni stabilite con norme precedenti, a favore del migliore offerente in esito a licitazione privata o trattativa privata secondo le norme stabilite nel regolamento di contabilità generale dello Stato.

Qualora ricorrano circostanze eccezionali il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato ed il Commissario per l'Aeronautica avranno tuttavia facoltà di effettuare la vendita, sia per licitazione che per trattativa privata, senza la osservanza di dette norme.

Art. 2.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1923-24 verrà, con de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 26 novembre 1923, n. 277.

Digitized by Google

creto del Ministro per le finanze, istituito apposito capitolo con lo stanziamento di lire 300,000 da erogarsi a favore dei servizi di vigilanza, protezione ed assistenza dei reduci, validi ed invalidi della guerra nazionale e delle famiglie dei caduti.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 7 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA — OVIGLIO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 15 *ottobre* 1923, *n.* 2442, *circa la sistemazione del personale avventizio delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferiti al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1681;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 novembre 1923, n. 275.

Digitized by Google

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere alla sistemazione a ruolo del personale avventizio che dalla revisione stabilita dal R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, risulti trovarsi nelle condizioni volute per essere conservato in impiego, nel limite dei posti che si renderanno vacanti nel primo grado di ciascuna categoria o qualifica in seguito agli esoneri di cui i R. decreti 28 gennaio 1923, nn. 143 e 153, e che non saranno soppressi in forza di nuovi ordinamenti.

Art. 2.

Saranno sistemati senza concorso gli avventizi di tutte le categorie, ad eccezione di quella dei laureati assunti direttamente per posti di grado 5°, per i quali si provvederà invece con concorso interno per titoli.

Art. 3.

La procedura e le norme per le dette sistemazioni saranno stabilite dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Le sistemazioni a ruolo di cui ai precedenti articoli potranno avere, per gli agenti già in servizio dell'Amministrazione, decorrenza retroattiva ai soli effetti di anzianità e di carriera; agli effetti finanziari avranno vigore dalla data successiva che sarà indicata dal provvedimento di nomina.

Digitized by Google

Art. 5.

Gli avventizi non saranno sostituiti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 15 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO

REGIO DECRETO 21 *ottobre* 1923, *n.* 2487, *concernente il passaggio alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato del personale già addetto all'esercizio delle linee Palermo-Corleone-San Carlo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 26 novembre 1922, n. 1519, concernente i riscatti delle linee Palermo-Corleone e Corleone S. Carlo;

Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 29 novembre 1923, n. 280.

Digitized by Google

Art. 1.

Il personale stabile ed in prova che al 1° settembre 1922 era addetto all'esercizio delle linee Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo, viene passato alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con effetto dal 1° dicembre 1922.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti resisi dimissionari, esonerati dal servizio, destituiti o licenziati dalle società esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, nonchè dalle ferrovie dello Stato.

Sono pure esclusi coloro ai quali fu applicato il 1° comma dell'art. 10 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Art. 2.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato assegnerà a ciascun agente la qualifica con la relativa decorrenza, lo stipendio, pure con la relativa decorrenza, agli effetti dei successivi aumenti, secondo i quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368.

Gli stipendi così assegnati avranno decorrenza, agli effetti finanziari, dal 1° dicembre 1922.

Sino a quando non sia stata approvata la sistemazione di cui sopra, il personale passato allo Stato continuerà ad avere temporaneamente il trattamento spettantegli in base ai regolamenti ed alle disposizioni per esso vigenti in applicazione della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata col decreto Luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, salvo conguaglio che sarà fatto con norme semplificative che verranno stabilite dal Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato.

Art. 3.

Il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato provvederà pure alla inscrizione dei singoli agenti nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato in relazione alla anzianità di grado loro rispettivamente assegnata a norma del precedente art. 2 secondo le vigenti disposizioni regolamentari.

Digitized by Google

Le piante organiche del personale delle ferrovie dello Stato sono da considerarsi aumentate per ogni ruolo, grado e qualifica rispettivamente di una quantità uguale a quella degli agenti da inscriversi in dipendenza del passaggio allo Stato delle linee Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo.

Art. 4.

Gli agenti che alla data del passaggio non abbiano oltrepassato i trentacinque anni di età hanno facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, per la inscrizione al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato e di riscattare, a termini dell'art. 37 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, modificato dall'art. 21 del R. decreto-legge 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, il tempo passato presso l'Amministrazione da cui provengono.

Gli agenti che non si siano avvalsi della suddetta facoltà e quelli che non abbiano potuto avvalersene per avere oltrepassata l'età di 35 anni continueranno ad essere inscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 21 *ottobre* 1923, *n.* 2502, *concernente riduzioni di tariffe per il trasporto dello zolfo sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Viste le condizioni e tariffe per i trasporti sulle ferrovie dello Stato approvate col R. decreto 12 novembre 1921, numero 1585;

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523;

Sentito il Commissario straordinario per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per le finanze e per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'aumento sulle tariffe delle ferrovie dello Stato risultante dall'art. 1 del R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523, è ridotto dal 300 al 250 per cento per i trasporti di zolfo di produzione italiana, limitatamente alle voci di nomenclatura:

« Minerale di zolfo:

« *a*) in masse od allo stato polverulento (sterro);

« *b*) macinato;

« Zolfo in pani od in pezzi, anche misti con polvere di zolfo ».

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore dal 1° dicembre 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 novembre 1923, n. 281.

Digitized by Google

Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 31 *ottobre* 1923, *n.* 2475, *relativo alle assegnazioni straordinarie agli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio* 1923-24, *per il proseguimento dei lavori della linea ferroviaria direttissima Bologna-Firenze* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 17 giugno 1923, n. 1263;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata l'assegnazione straordinaria di L. 100 milioni, per proseguire la costruzione della sede stradale, a doppio binario, della linea ferroviaria direttissima Bologna-Firenze.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 novembre 1923, n. 278.

Digitized by Google

Art. 2.

Il Ministro per le finanze, mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che riterrà opportuni, provvederà i fondi necessari per far fronte alla spesa come sopra autorizzata.

Art. 3.

La indicata somma di L. 100,000,000 è portata in aumento allo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della entrata e dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1923-924.

Entrata. — Cap. 276: « Somma da ricavarsi mediante accensione di debiti per far fronte alle spese di costruzione delle strade ferrate, ecc. ».

Spesa. — Ministero per i lavori pubblici. Cap. 133: « Costruzione di strade ferrate ».

Art. 4.

Con decreto del Ministro per le finanze, di concerto con quello per i lavori pubblici, saranno stabilite norme per l'esercizio della vigilanza sulla gestione tecnica, amministrativa e contabile dei lavori e delle forniture per la costruzione della direttissima di cui al presente decreto.

Art. 5.

Il presente decreto ha vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 31 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 18 *novembre* 1923, *n.* 2440, *contenente nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo;

TITOLO I

DEL PATRIMONIO DELLO STATO — DEI CONTRATTI.

Art. 1.

I beni immobili dello Stato, tanto pubblici, quanto posseduti a titolo di privata proprietà, sono amministrati a cura del ministero delle finanze, salve le eccezioni stabilite da leggi speciali.

I beni immobili assegnati ad un servizio governativo s'intendono concessi in uso gratuito al ministero da cui il servizio dipende e sono da esso amministrati. Tosto che cessi tale uso passano all'amministrazione delle finanze.

Ciascun ministero provvede all'amministrazione dei beni mobili assegnati ad uso proprio o di servizi da esso dipendenti, salve le disposizioni speciali riguardanti i mobili di ufficio.

Art. 2.

A cura del ministro delle finanze deve formarsi l'inventario dei beni immobili di pertinenza dello Stato, distinguendo quelli destinati in servizio governativo dagli altri, e indicando gli elementi atti a farne conoscere la consistenza ed il valore.

Ciascun ministro deve far compilare l'inventario dei mobili e dei materiali di spettanza dello Stato.

Il regolamento determinerà le norme per la formazione e la conservazione dei detti inventari.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 novembre 1923, n. 275.

Digitized by Google

Art. 3.

Tutti i contratti dai quali derivi una entrata od una spesa per lo Stato debbono essere preceduti da pubblici incanti, a meno che, per particolari ragioni, delle quali dovrà farsi menzione nel decreto di approvazione del contratto, e limitatamente ai casi da determinarsi nel regolamento, l'amministrazione non ritenga preferibile la privata licitazione.

Sono escluse dal fare offerte per tutti i contratti le persone o ditte che nell'eseguire altra impresa si sieno rese colpevoli di negligenza o malafede. L'esclusione è dichiarata con atto insindacabile della competente amministrazione centrale, la quale ne dà comunicazione alle altre amministrazioni.

Art. 4.

Per speciali lavori o forniture possono invitarsi le persone o ditte ritenute idonee a presentare, in base a prestabilite norme di massima, i progetti tecnici e le condizioni alle quali siano disposte ad eseguirli.

Nei modi e nelle forme che saranno stabilite nell'invito, si procede, a giudizio insindacabile dell'amministrazione, alla scelta del progetto che risulti preferibile, tenuto conto degli elementi economici e tecnici delle singole offerte e delle garanzie di capacità e serietà che presentano gli offerenti, e si fa quindi luogo alla stipulazione del contratto.

Nessun compenso o rimborso spetta alle persone o ditte per la compilazione dei progetti presentati.

Art. 5.

I progetti di contratti devono essere comunicati al consiglio di Stato, per averne il parere, quando l'importo previsto superi le lire 300,000 se si tratta di contratti da stipularsi dopo pubblici incanti o le lire 150,000 se da stipularsi dopo privata licitazione o nel modo di cui al precedente art. 4.

Il consiglio di Stato darà il parere, tanto sulla regolarità del contratto, quanto sulla convenienza amministrativa, al quale uopo gli saranno forniti dai ministeri i documenti, le giustificazioni e le notizie che riterrà di chiedere.

Il parere del consiglio di Stato sarà dal ministero comunicato alla Corte dei conti a corredo del decreto di approvazione del contratto, del quale viene chiesta la registrazione.

Per ragioni di evidente urgenza, prodotte da circostanze non prevedibili, da farsi risultare nel decreto di approvazione del contratto, potranno comunicarsi al consiglio di Stato, prima dell'approvazione ministeriale, in luogo dei progetti di contratti, i verbali di aggiudicazione o gli schemi di contratto sottoscritti dalla parte.

Art. 6.

Qualora, per speciali ed eccezionali circostanze, che dovranno risultare nel decreto di approvazione del contratto, non possano essere utilmente seguite le forme indicate negli articoli 3 e 4, il contratto potrà essere concluso a trattativa privata.

Se l'importo previsto superi le lire 75,000 il progetto di contratto, o, nel caso di cui al precedente art. 5, comma ultimo, lo schema di contratto firmato dalla ditta contraente, sarà, ai sensi dell'articolo medesimo, comunicato al consiglio di Stato per il parere.

Art. 7.

Ove il contratto riguardi materia per la quale esistano capitolati d'oneri approvati dopo sentito il consiglio di Stato e le condizioni del contratto siano conformi a quelle dei detti capitolati, i limiti di somma stabiliti per il parere del consiglio stesso dagli articoli 5 e 6 sono aumentati della metà.

Art. 8.

I servizi che per la loro natura debbono farsi in economia sono determinati e retti da speciali regolamenti approvati con decreto Reale, previo parere del consiglio di Stato.

Quando ricorrano speciali circostanze potranno eseguirsi in economia, in base ad autorizzazione data con decreto motivato del ministro, servizi non preveduti dai regolamenti. Sarà in tale caso sentito il consiglio di Stato, ove l'importo superi le lire 30,000.

Art. 9.

Qualora, nella esecuzione di un contratto, pel quale non sia intervenuto il parere del consiglio di Stato, sorga la necessità di arrecarvi mutamenti che ne facciano crescere l'ammontare oltre i limiti indicati negli articoli 5, 6 e 7, prima

Digitized by Google

che si provveda al pagamento finale, dovranno gli atti relativi comunicarsi al consiglio di Stato per il parere.

Se trattasi di spese in economia gli atti dovranno comunicarsi al consiglio di Stato, quando l' importo, preveduto in cifra non eccedente le lire 30,000, venga nel fatto a superare tale somma.

Art. 10.

Per l'acquisto all'estero di combustibili, per il noleggio delle navi destinate al trasporto di essi e per l'acquisto dei tabacchi esteri, l'amministrazione può provvedere direttamente nei luoghi di produzione e nei principali mercati stranieri.

Alle relative convenzioni non è applicabile il disposto degli articoli 5, 6, 2° comma, e 19 del presente decreto.

Art. 11.

Qualora, nel corso di esecuzione di un contratto, occorra un aumento od una diminuzione nelle opere, lavori o forniture, l'appaltatore è obbligato ad assoggettarvisi, alle stesse condizioni, fino a concorrenza del quinto del prezzo di appalto. Al di là di questo limite egli ha diritto alla risoluzione del contratto.

In questo caso sarà all'appaltatore pagato il prezzo delle opere, dei lavori o delle forniture eseguite, a termini di contratto.

L'aumento entro il limite del quinto della somma preventivata non rende, in verun caso, necessario il parere del consiglio di Stato.

Art. 12.

I contratti debbono avere termini e durata certa e non possono essere stipulati con onere continuativo per lo Stato, se non per ragioni di assoluta convenienza o necessità da indicarsi nel decreto di approvazione del contratto.

Per le spese ordinarie la durata non può oltrepassare i nove anni.

Non si possono stipulare interessi e provvigioni a favore di fornitori e intraprenditori sulle somme che fossero obbligati di anticipare per l'esecuzione dei contratti.

Nei contratti per forniture, trasporti e lavori non si può stipulare l'obbligo di far pagamenti in conto, se non in ragione dell'opera prestata o della materia fornita.

Digitized by Google

Non sono compresi in questo divieto i contratti stipulati con stabilimenti di opere pie e con case e stabilimenti commerciali e industriali di notoria solidità, i quali non usino assumere incarico di lavori o di provviste senza anticipazione di parte del prezzo, nè i contratti per la costruzione di navi, di corazze e di artiglierie.

Art. 13.

Deve essere nuovamente sentito il consiglio di Stato, prima di rescindere o variare un contratto per causa in esso non prevista, se il contratto stesso venne già sottoposto all'esame di detto consiglio.

Art. 14.

Deve essere sentito il parere del consiglio di Stato prima di approvare gli atti di transazione diretti a prevenire od a troncare contestazioni giudiziarie, qualunque sia l'oggetto della controversia, quando ciò che l'amministrazione dà o abbandona sia determinato o determinabile in somma eccedente le lire 20,000.

A formare la somma anzidetta concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente per lo stesso oggetto o per la esecuzione del medesimo contratto.

Deve essere sentito il consiglio di Stato anche per le transazioni di minore importo, quando l'amministrazione non si uniformi per esse all'avviso espresso dall'avvocatura erariale.

Art. 15.

Deve essere sentito il consiglio di Stato, qualunque sia l'oggetto e il valore del contratto, nei casi nei quali si tratti di riconoscere se siano in tutto od in parte inapplicabili le clausole penali stipulate a carico dei fornitori o appaltatori, quando la somma in controversia o che l'amministrazione abbandona superi le lire 5000.

La sospensione dei lavori o il prolungamento dei termini, per cause non previste dal contratto, debbono risultare da atti addizionali al contratto stesso. Su tali atti deve essere sentito il consiglio di Stato, se la durata della sospensione o il prolungamento dei termini siano indeterminati o tali che vi corrisponda, secondo il contratto originario, una penalità eccedente le lire 5000.

Digitized by Google

Art. 16.

I contratti sono stipulati da un pubblico ufficiale delegato a rappresentare l'amministrazione e ricevuti da un funzionario designato quale ufficiale rogante, con le norme stabilite dal regolamento.

I processi verbali di aggiudicazione nelle aste e nelle licitazioni private sono parimenti formati da quest'ultimo funzionario.

I contratti ed i verbali anzidetti hanno forza di titolo autentico.

I processi verbali di aggiudicazione definitiva, in seguito ad incanti pubblici o a private licitazioni, equivalgono per ogni legale effetto al contratto.

Il deliberatario non può impugnare l'efficacia dell'atto d'incanto pel motivo che non sia stato da lui firmato il relativo verbale d'asta o di licitazione privata.

Art. 17.

I contratti a trattativa privata, oltre che in forma pubblica amministrativa nel modo indicato al precedente articolo 16, possono anche stipularsi:

per mezzo di scrittura privata firmata dall'offerente e dal funzionario rappresentante l'amministrazione;

per mezzo di obbligazione stesa appiedi del capitolato;

con atto separato di obbligazione sottoscritto da chi presenta l'offerta;

per mezzo di corrispondenza, secondo l'uso del commercio, quando sono conclusi con ditte commerciali.

Art. 18.

I contratti stipulati con ditte o società commerciali devono contenere la indicazione delle persone legalmente autorizzate a riscuotere e quietanzare.

L'accertamento della capacità dello stipulante ad impegnare legalmente la ditta o società, come pure il riconoscimento della facoltà delle persone che nei contratti vengono designate a riscuotere, incombe al funzionario rogante, nei contratti in forma pubblica amministrativa, ed al funzionario che stipula e riceve l'impegno contrattuale, nei contratti in forma privata.

I pagamenti fatti alle persone autorizzate dai creditori a riscuotere per loro conto ed a rilasciare quietanza si riten-

Digitized by Google

gono validamente eseguiti, finchè la revoca del mandato, conferito alle persone stesse, non sia notificata nelle forme di legge alle amministrazioni, agli uffici, agli enti o ai funzionari cui spetta ordinare il pagamento, salvo il disposto del secondo comma dell'art. 69 del presente decreto, riguardo agli ordini di pagamento che risultino già emessi.

Art. 19.

Gli atti di aggiudicazione definitiva ed i contratti, anche se stipulati per corrispondenza ai sensi del precedente articolo 17, non sono obbligatori per l'amministrazione, finchè non sono approvati dal ministro o dall'ufficiale all'uopo delegato e non sono eseguibili che dopo l'approvazione.

L'approvazione dei contratti pei quali sia richiesto il parere del consiglio di Stato deve essere data con decreto ministeriale. Il decreto sarà motivato quando non sia seguito in tutto o in parte tale parere.

I decreti di approvazione dei contratti di importo eccedente le lire 20,000 sono sottoposti alla registrazione preventiva della Corte dei conti.

Per il medesimo oggetto non possono essere formati più contratti, salve speciali necessità da farsi constare nel decreto di approvazione del contratto.

Quando si tratti di oggetti che, per la loro natura o per il luogo in cui si effettua la vendita, debbono essere immediatamente consegnati all'acquirente, il ministro può conferire all'autorità che presiede l'asta la facoltà di approvare e rendere eseguibile il contratto.

Art. 20.

Alla fine di ogni anno la Corte dei conti comunicherà al Parlamento l'elenco dei contratti da essa registrati e per i quali l'amministrazione non abbia seguìto il parere del consiglio di Stato, indicando le ragioni all'uopo addotte dall'amministrazione.

Art. 21.

L'alienazione degli immobili dello Stato, quando non sia regolata, per determinate categorie di beni, da leggi speciali, deve essere autorizzata, caso per caso, con particolari provvedimenti legislativi.

Restano ferme le disposizioni delle leggi vigenti per quanto concerne l'alienazione delle navi dello Stato.

Digitized by Google

TITOLO II.

Della contabilità generale dello Stato.

Capitolo I.

Disposizioni generali.

Art. 22.

Alla immediata dipendenza del ministro delle finanze sono la ragioneria generale dello Stato e la direzione generale del tesoro.

Dipendono dalla ragioneria generale dello Stato le ragionerie delle amministrazioni centrali.

Art. 23.

Il direttore generale del tesoro sovrintende al servizio di tesoreria dello Stato, provvede al movimento di fondi ed eseguisce le operazioni finanziarie di tesoreria che gli sono ordinate dal ministro delle finanze.

Art. 24.

La ragioneria generale dello Stato riassume i risultati dei conti delle entrate accertate, riscosse e versate e delle spese impegnate e pagate; riassume altresì le modificazioni che si verificano nella consistenza del patrimonio mobile ed immobile dello Stato.

Le ragionerie delle amministrazioni centrali devono tenere le loro scritture nelle forme prescritte dalla ragioneria generale e trasmettere alla medesima i conti periodici e tutti gli altri elementi e notizie che le possono occorrere.

Art. 25.

La ragioneria generale, sulle proposte e sugli elementi che i singoli ministeri devono trasmettere a quello delle finanze, predispone il progetto del bilancio di previsione, i provvedimenti di variazioni al bilancio ed il rendiconto generale consuntivo da presentare al Parlamento.

Prepara inoltre le situazioni finanziarie, per le quali tiene conto anche dei vari provvedimenti che in esse comunque influiscono e che debbono essere comunicati dai rispettivi ministeri, pel tramite dei direttori capi delle ragionerie cen-

Digitized by Google

trali, al ministro delle finanze per il preventivo esame e consenso.

Art. 26.

I direttori capi di ragioneria delle amministrazioni centrali sono nominati dal ministro delle finanze, di concerto con i singoli ministri, sulla proposta del ragioniere generale.

Art. 27.

Le ragionerie centrali osservano e vigilano perchè siano osservate le leggi e tutte le disposizioni impartite dal ministero delle finanze:

a) per la conservazione del patrimonio dello Stato;

b) per l'esatto accertamento delle entrate;

c) per la regolare gestione dei fondi di bilancio.

I direttori capi delle ragionerie riferiscono al ministro delle finanze, pel tramite della ragioneria generale, sulle questioni di maggiore importanza e su tutto quanto abbiano occasione di rilevare nell'adempimento delle proprie funzioni e che interessi il bilancio, specie per quanto concerne l'andamento degli impegni di spesa.

Art. 28.

Le ragionerie delle amministrazioni centrali compilano gli schemi degli stati di previsione della entrata e della spesa ed il rendiconto consuntivo, da trasmettersi al ministro delle finanze, e adempiono ogni altro incarico loro affidato dai singoli ministri.

Art. 29.

I disegni di legge, che importino o riflettano spese a carico dello Stato, sono proposti dal ministro da cui dipendono i servizi ai quali le spese si riferiscono, di concerto col ministro delle finanze.

Sono del pari emanati di concerto col ministro delle finanze, gli altri provvedimenti che regolino comunque l'assunzione di nuovi oneri, oppure modificazioni o deroghe a precedenti disposizioni adottate su proposta o di concerto col detto ministro.

Il ministro delle finanze esercita il riscontro finanziario e contabile su tutte le amministrazioni dello Stato e sulle aziende autonome che ne dipendono.

A tale fine esso ha facoltà di disporre verifiche ed ispezioni presso qualsiasi ufficio o servizio che abbia gestione finanziaria o attribuzioni contabili.

Digitized by Google

CAPITOLO II.

Dell'anno finanziario e del bilancio di previsione.

Art. 30.

L'anno finanziario comincia col 1° luglio e termina col 30 giugno dell'anno seguente.

Art. 31.

I risultati della gestione dell'anno finanziario sono riassunti e dimostrati:

a) nel conto del bilancio;

b) nel conto generale del patrimonio dello Stato.

Art 32.

Sono materia del conto del bilancio:

1° le entrate accertate e scadute durante l'anno finanziario;

2° le spese ordinate e liquidate e quelle impegnate nello stesso periodo di tempo;

3° le riscossioni degli agenti, i versamenti nelle casse del tesoro e i pagamenti effettuati nel periodo suindicato.

Art. 33.

Sono materia del conto generale del patrimonio dello Stato, oltre le variazioni che apporta in esso la gestione del bilancio, anche tutte quelle che, per qualsiasi causa, si verifichino durante l'esercizio nelle attività e passività patrimoniali.

Art. 34.

Nel mese di dicembre il ministro delle finanze presenta al Parlamento il rendiconto generale dell'esercizio scaduto il 30 giugno precedente.

Presenta poi nel mese di gennaio il bilancio di previsione per l'esercizio venturo, costituito dallo stato di previsione dell'entrata e da quelli della spesa distinti per ministeri.

Se nei termini indicati il Parlamento non è riunito, il rendiconto ed il bilancio sono distribuiti ai membri di esso.

Se la Camera dei deputati è disciolta, i detti documenti sono pubblicati per riassunto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e presentati alla nuova Camera tosto che sia costituita.

Digitized by Google

Art. 35.

Lo stato di previsione dell'entrata ed i singoli stati di previsione della spesa formano oggetto di altrettanti disegni di legge.

Con la legge relativa allo stato di previsione della entrata viene approvato il riepilogo generale del bilancio preventivo.

Art. 36.

Il conto dei residui del bilancio è tenuto distinto da quello della competenza, in modo che nessuna spesa afferente ai residui possa essere imputata sui fondi della competenza e viceversa.

I residui passivi della parte ordinaria del bilancio, non pagati entro il secondo esercizio successivo a quello cui si riferiscono, s'intendono perenti agli effetti amministrativi; possono però riprodursi in un capitolo speciale dei bilanci successivi.

I residui passivi della parte straordinaria possono essere mantenuti in bilancio fino a che permanga la necessità delle spese per cui gli stanziamenti vennero istituiti, e in ogni caso non oltre il quinto esercizio successivo a quello in cui fu inscritto l'ultimo stanziamento. Sono però mantenute oltre tale termine le somme che lo Stato abbia assunto obbligo di pagare per contratto o in compenso di opere prestate o di lavori o forniture eseguite.

Art. 37.

Le entrate e le spese del bilancio sono ripartite:

in titoli, secondo che siano ordinarie o straordinarie;

in categorie, secondo che siano effettive o riguardino costruzioni di strade ferrate, movimenti di capitali o partite di giro;

in capitoli.

I capitoli di ciascuna categoria sono raggruppati in rubriche, secondo la materia amministrata.

Art. 38.

È vietato il trasporto da un capitolo all'altro dei fondi a ciascuno assegnati dalle leggi del bilancio di previsione.

Art. 39.

È vietata l'assegnazione di qualsiasi provento per spese od erogazioni speciali, rimanendo soppressa ogni destinazione già stabilita da particolari disposizioni.

Digitized by Google

Questa disposizione non si applica ai proventi e quote di proventi riscossi per conto di privati o enti estranei all'amministrazione dello Stato, nè ai proventi derivanti da lasciti, fondazioni, oblazioni e simili, fatte a scopo determinato.

Art. 40.

Nello stato di previsione della spesa del ministero delle finanze è istituito un « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e di ordine ».

Con decreti del ministro delle finanze registrati alla Corte dei conti possono essere prelevate da detto fondo ed inscritte ai competenti capitoli le somme occorrenti:

1° per pagamento di residui passivi eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa ai sensi del l'art. 36, in caso di richiesta da parte degli aventi diritto;

2° per aumento di stanziamento a capitoli di spesa aventi carattere obbligatorio od in connessione con l'accertamento e la riscossione delle entrate.

Allo stato di previsione della spesa del ministero delle finanze sarà allegato l'elenco dei capitoli di cui al precedente numero 2 da approvarsi con apposito articolo della legge relativa.

Art. 41.

Con decreti Reali su proposta del ministro delle finanze, sentito il Consiglio dei ministri, possono iscriversi, nella parte passiva del bilancio, le somme occorrenti per restituire tributi indebitamente percetti, ovvero tasse su prodotti che si esportano, per pagare vincite al lotto, per eseguire pagamenti relativi al debito pubblico in dipendenza di operazioni di conversione od altre analoghe autorizzate da leggi, nonchè per integrare le assegnazioni relative a stipendi, pensioni ed altri assegni fissi, tassativamente autorizzati e regolati per legge.

In corrispondenza con gli accertamenti dell'entrata, possono, mediante decreti del ministro delle finanze, inscriversi nella parte passiva del bilancio le somme occorrenti per la restituzione di somme avute in deposito o per il pagamento di quote d'entrate devolute ad enti ed istituti, o di somme comunque percette per conto di terzi.

Allo stato di previsione della spesa del ministero delle finanze saranno allegati due elenchi, da approvarsi con apposito articolo della relativa legge, dei capitoli per i quali pos-

Digitized by Google

sono essere esercitate rispettivamente le facoltà di cui al primo e secondo comma del presente articolo.

Rimangono ferme le disposizioni dell'art. 19 della legge 17 luglio 1910, n. 511, relative alle spese che le amministrazioni militari sostengono nell'interesse di altre amministrazioni dello Stato ed eventualmente di privati.

Art. 42.

Per provvedere alle eventuali deficienze delle assegnazioni di bilancio, che non riguardino le spese di cui ai precedenti articoli 40 e 41, è inscritto, nello stato di previsione della spesa del ministero delle finanze, un « Fondo di riserva per le spese impreviste »

La prelevazione di somme da questo capitolo e la loro iscrizione ai vari capitoli del bilancio o a capitoli nuovi, ha luogo mediante decreti Reali, promossi dal ministro delle finanze. Le prelevazioni per somme superiori a lire 50,000 per ciascun capitolo devono essere precedute da deliberazione del Consiglio dei ministri.

Detti decreti vengono presentati al Parlamento per la convalidazione.

Art 43.

Le nuove e le maggiori spese, alle quali non possa provvedersi nella forma indicata negli articoli precedenti, debbono essere autorizzate per legge.

Le spese eccedenti la somma di lire 150,000, non imputabili a capitoli gia compresi negli stati di previsione dell'esercizio in corso, non possono iscriversi nei bilanci se non siano approvate con speciali disposizioni di legge.

Nelle proposte di nuove e maggiori spese occorrenti dopo l'approvazione del bilancio devono essere indicati i mezzi per far fronte alle spese stesse.

Capitolo III.

Delle entrate dello Stato.

Art. 44.

I direttori generali e gli altri capi degli uffici centrali, compartimentali e provinciali che hanno gestione di entrate curano, nei limiti delle rispettive loro attribuzioni e sotto la

Digitized by Google

personale loro responsabilità, che l'accertamento, la riscossione ed il versamento delle entrate siano fatti prontamente ed integralmente.

Art. 45.

I tesorieri devono trasmettere mensilmente al direttore generale del tesoro il conto dei versamenti effettuati nelle loro casse e gli agenti della riscossione devono comunicare alle amministrazioni da cui dipendono, ogni bimestre o ad altro periodo stabilito dai regolamenti, i conti debitamente giustificati degli accertamenti, delle riscossioni e dei versamenti eseguiti.

Art. 46.

Le somme di spettanza dello Stato introitate per qualsivoglia titolo dagli incaricati della riscossione debbono essere integralmente versate nelle casse dello Stato, nei termini stabiliti dalle leggi e dai regolamenti.

Art. 47.

Il direttore generale del tesoro vigila al versamento nelle tesorerie delle somme riscosse dagli agenti di tutte le amministrazioni dello Stato e di quelle dovute dai debitori diretti. Alla sua vigilanza sono sottoposti gli agenti di riscossione per quanto riguarda la riscossione ed il versamento del denaro.

Art. 48.

Quando col denaro incassato gli agenti della riscossione abbiano, a ciò autorizzati, estinto titoli di pagamento, essi produrranno tali titoli regolarmente quietanzati.

L'importo relativo è considerato, agli effetti del corrispondente discarico, come denaro versato.

Capitolo IV.

Delle spese dello Stato.

Art. 49.

I ministri impegnano ed ordinano le spese nei limiti dei fondi assegnati in bilancio.

Digitized by Google

Per le spese straordinarie, ripartite per legge in più esercizi finanziari, può l'impegno estendersi a più anni, ma i pagamenti devono essere contenuti nei limiti dei fondi assegnati per ogni esercizio.

Per le spese ordinarie possono altresì essere assunti impegni a carico dell'esercizio successivo, quando ciò sia indispensabile per assicurare la continuità dei servizi.

L'impegno può anche estendersi a più esercizi, a norma della consuetudine, o se l'amministrazione ne riconosca la necessità o la convenienza, quando si tratti di spese per affitti o di altre continuative e ricorrenti.

Non possono i ministri valersi di entrate e profitti di qualsiasi provenienza per accrescere le assegnazioni fatte in bilancio per le spese dei rispettivi servizi.

Art. 50.

Tutti gli atti con i quali si approvano contratti e si autorizzano spese e in generale tutti quelli dai quali derivi l'obbligo di pagare somme a carico del bilancio dello Stato debbono essere comunicati dagli uffici amministrativi alla rispettiva ragioneria centrale per la registrazione dell'impegno.

Prima di eseguire la registrazione la ragioneria verifica la legalità della spesa e la regolarità della documentazione e accerta la giusta imputazione della spesa al bilancio nonchè l'esistenza del fondo disponibile sul relativo capitolo.

Quando l'impegno della spesa viene accertato all'atto stesso in cui occorra disporne il pagamento, il titolo di pagamento può valere altresì come atto di autorizzazione della spesa.

Gli uffici amministrativi devono inoltre comunicare alla ragioneria i provvedimenti di qualsiasi natura dai quali possano derivare impegni di spesa, indicando l'ammontare presunto di tali impegni nonchè l'esercizio e il capitolo del bilancio a cui devono imputarsi. La ragioneria prenota nelle sue scritture in sede separata tali impegni in corso di formazione.

Per le spese da ordinarsi dagli uffici, enti e funzionari delegati, la ragioneria centrale considera come impegnato l'intero importo dell'apertura di credito concessa a norma del seguente art. 56. Tale importo costituisce il limite massimo degli impegni che possono essere assunti dai detti delegati.

Digitized by Google

Art. 51.

Quando venga a risultare che l'assunzione degli impegni non fu tempestivamente denunciata alla ragioneria o che fu omessa la comunicazione di cui al penultimo comma dell'articolo precedente, i direttori capi di ragioneria hanno l'obbligo d'informarne il ministro delle finanze ed il ministro da cui il servizio dipende per l'accertamento delle responsabilità e l'applicazione delle relative sanzioni.

Per tutte le spese che riguardino necessità continuative o periodiche, o che, comunque, siano o possano essere effettuate ripartitamente, a mesi o ad altri intervalli di tempo, i direttori capi di ragioneria vigilano affinchè le erogazioni seguano per importi non superiori alla quota del fondo inscritto in bilancio, corrispondente al periodo di tempo cui la spesa si riferisce.

Art. 52.

Il ministro può delegare la facoltà di assumere impegni sul bilancio dello Stato a funzionari dipendenti, ed eventualmente di altre amministrazioni, nei limiti e con le modalità stabilite dai regolamenti di ciascuna amministrazione, da emanarsi d'intesa col ministro delle finanze.

Art. 53.

Alla chiusura dell'esercizio, con decreto ministeriale, da registrarsi alla Corte dei conti, sarà, per ogni capitolo di bilancio, determinata la somma da conservarsi in conto residui per impegni riferibili all'esercizio scaduto.

L'accertamento di tale somma è fatto a cura delle ragionerie centrali.

Il regolamento determina le comunicazioni da farsi alla Corte dei conti ai fini del suo riscontro.

Potranno effettuarsi dopo il 1° luglio, anche prima dell'approvazione del rendiconto generale dell'esercizio chiuso al 30 giugno, le spese di competenza dell'esercizio medesimo, non pagate prima della chiusura di esso, nei limiti della somma dei residui passivi risultati al 30 giugno.

Art. 54.

Il pagamento delle spese dello Stato si effettua, secondo le disposizioni di cui ai successivi articoli:

a) con assegni a favore dei creditori, tratti sull'istituto bancario incaricato del servizio di tesoreria;

Digitized by Google

b) con aperture di credito a favore di funzionari delegati, i quali provvedono sia col mezzo di assegni come alla precedente lettera *a*), sia direttamente mediante prelevazione di fondi dai crediti medesimi;

c) in base a ruoli, per le spese fisse e cioè stipendi, pensioni ed altre di importo e scadenze determinate;

d) mediante ordinativi diretti sulle tesorerie dello Stato.

Le forme per i pagamenti del debito pubblico all'interno e all'estero, delle spese di giustizia e di quelle per le vincite al lotto, nonchè le modalità dei riscontri su tali pagamenti da parte della Corte dei conti e le giustificazioni relative sono stabilite dal regolamento.

Il regolamento determina anche le comunicazioni che relativamente ai pagamenti disposti dovranno essere fatte dalle ragionerie centrali alla direzione generale del tesoro agli effetti della vigilanza sul movimento di tesoreria.

Art. 55.

Gli uffici amministrativi centrali, per il pagamento delle somme dovute dallo Stato, emettono a favore dei singoli creditori, sull'istituto incaricato del servizio di tesoreria, assegni esigibili presso lo stabilimento dell'istituto medesimo in essi indicato.

Gli assegni sono firmati dal ministro o dai funzionari da lui delegati ed inviati alla ragioneria insieme ai documenti giustificativi.

Il direttore capo della ragioneria verifica la documentazione e la liquidazione della spesa, accerta che la spesa sia regolarmente imputata al conto della competenza od a quello dei residui e che vi siano disponibili i fondi sul relativo capitolo del bilancio, e, quando nulla trovi da osservare, appone il visto sugli assegni e li trasmette, con i documenti giustificativi, alla Corte dei conti o al funzionario da essa all'uopo distaccato presso la ragioneria stessa.

La Corte, o il suo funzionario, appone il visto sugli assegni riconosciuti regolari e li restituisce alla ragioneria, trattenendo la contro-matrice insieme con i documenti giustificativi.

Gli assegni vengono, indi, dalla ragioneria restituiti al l'ufficio amministrativo per essere consegnati ai creditori contro rilascio di ricevuta, da unirsi alla matrice degli assegni. La dichiarazione di ricevuta dell'assegno estingue il debito dell'amministrazione.

Digitized by Google

Se il creditore non sa o non può scrivere, la ricevuta sarà data nei modi indicati al secondo comma del successivo articolo 67.

Per gli assegni emessi a favore di agenti della riscossione, di corpi morali o stabilimenti, la ricevuta è staccata dal bollettario stabilito per le entrate delle rispettive Amministrazioni.

Il regolamento determina entro quali limiti e con quali condizioni e modalità gli assegni, a richiesta dei creditori, possano essere loro inviati a mezzo della posta.

Gli assegni sono emessi per l'importo netto; la regolazione delle somme trattenute si effettua a periodi prestabiliti mediante gli ordinativi di cui all'art. 63.

Art. 56.

Possono essere autorizzate, presso l'istituto incaricato del servizio di tesoreria, aperture di credito a favore di funzionari delegati per il pagamento delle seguenti spese, sia in conto della competenza dell'esercizio, sia in conto residui:

1° spese di riscossione delle entrate indicate in apposito elenco per capitoli, da unirsi alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del ministero delle finanze;

2° spese da farsi ad economia;

3° spese fisse ed indennità, quando non siano prestabilite in somma certa;

4° assegni fissi e indennità degli ufficiali, sottufficiali ed uomini di truppa, spese di mantenimento della truppa e dei quadrupedi e altre spese di funzionamento dei corpi, istituti e stabilimenti dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, servizi di rimonta e acquisto di cavalli stalloni;

5° paghe ed assegni ai corpi organizzati militarmente a servizio dello Stato;

6° retribuzioni al personale dell'amministrazione delle poste, dei telegrafi e dei telefoni;

7° somme da pagarsi all'estero e per fornire i fondi alle legazioni, consolati e missioni all'estero, nonchè alle navi viaggianti fuori dello Stato;

8° pagamenti in conto, dipendenti da contratti con associazioni cooperative di produzione e lavoro o consorzi di cooperative, ovvero da altri contratti di forniture e lavori pei quali l'amministrazione giudichi opportuno tale forma di pagamento;

9° spese da farsi in occorrenze straordinarie, per le quali sia indispensabile il pagamento immediato;

Digitized by Google

10° ogni altra spesa per la quale leggi e regolamenti consentano il pagamento a mezzo di funzionari delegati.

Per le spese indicate ai numeri 2, 3, 6 e 9 l'apertura di credito può farsi solo in quanto l'emissione degli assegni a favore dei creditori, da parte dell'amministrazione centrale, risulti incompatibile con le necessità dei servizi. Per le spese stesse e per quelle di cui al numero 10, l'importo dell'apertura di credito per ciascun capitolo non può superare le lire 250,000, salvo i maggiori limiti stabiliti da speciali disposizioni di leggi o regolamenti.

Per le spese di cui al numero 8 devono farsi aperture di credito distintamente per ogni contratto di fornitura e lavoro.

Art. 57.

Le aperture di credito a favore di funzionari delegati sono disposte mediante ordini di accreditamento soggetti alla stessa procedura stabilita per la emissione di assegni. Detti ordini debbono contenere la indicazione della somma che potrà essere prelevata mediante assegni a favore dello stesso funzionario delegato e di quella che dovrà prelevarsi con assegni a favore dei creditori.

L'istituto tiene un unico conto per tutte le aperture di credito disposte a favore del funzionario delegato; questi però deve giustificarne l'impiego per ciascun capitolo di bilancio, distintamente per il conto della competenza e per quello dei residui.

Art. 58.

I funzionari delegati, per le spese che non debbono pagare personalmente, e nei limiti consentiti a' sensi dell'articolo precedente, emettono assegni sullo stabilimento dell'istituto presso il quale è disposta l'apertura di credito.

Tali assegni vengono emessi per l'importo netto, sono firmati dal funzionario delegato e dal capo dell'ufficio contabile o di riscontro, quando vi sia, e vengono rimessi al creditore nelle forme previste dal precedente art. 55.

L'importo delle ritenute è però impegnato sull'apertura di credito dal funzionario delegato, il quale deve emettere alla fine di ogni mese o di altro periodo stabilito dai regolamenti un assegno complessivo a favore della tesoreria, la quale emetterà le corrispondenti quietanze di entrata.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle spese da essi ordinate e della regolarità dei pagamenti disposti od eseguiti.

Digitized by Google

Qualora le esigenze del servizio non richiedano che siano riscosse per intero le somme che i funzionari delegati predetti sono autorizzati a prelevare a loro favore, essi dovranno effettuarne la prelevazione, di volta in volta, nella misura strettamente occorrente.

Il ministro delle finanze può provvedere ad ispezioni per riconoscere l'esistenza presso i funzionari delegati delle somme prelevate e la regolarità dei pagamenti disposti o effettuati.

Art. 59.

E' in facoltà dell' amministrazione di disporre, per lo stesso oggetto, più aperture di credito a favore dello stesso funzionario, purchè l'importo complessivo delle somme non ancora giustificate non superi i limiti stabiliti dall'art. 56.

Art. 60.

Ogni trimestre, o in quegli altri periodi che fossero stabiliti da speciali regolamenti, e, in ogni caso, al termine dell'esercizio, i funzionari delegati devono trasmettere i conti delle somme erogate, insieme con i documenti giustificativi, alla competente amministrazione centrale per i riscontri che ritenga necessari.

Tali riscontri possono anche essere affidati a uffici provinciali e compartimentali di controllo, mediante decreto ministeriale, da emanarsi di concerto col ministro delle finanze, e nel quale saranno stabiliti i limiti e le modalità dei riscontri medesimi.

I rendiconti sono trasmessi alla ragioneria centrale, la quale, eseguiti i riscontri contabili ed eseguite le occorrenti registrazioni nelle proprie scritture, ne cura l'invio alla Corte dei conti per la revisione definitiva.

La Corte nell'eseguire i riscontri di sua competenza ha facoltà di limitarli a determinati rendiconti.

Il rendiconto per le aperture di credito di cui al n. 8 dell'art. 56 è reso al termine della fornitura o del lavoro ed è unito agli atti per l'emissione dell'assegno di saldo. E' però reso in ogni caso al termine dell'esercizio, se il pagamento del saldo non sia disposto nell'esercizio stesso.

I rendiconti delle spese da pagare all'estero e di quelle per le navi viaggianti fuori dello Stato sono presentati nei modi e termini stabiliti dai regolamenti.

Digitized by Google

I funzionari che non osservino i termini stabiliti per la presentazione dei conti sono passibili, indipendentemente dagli eventuali provvedimenti disciplinari, di pene pecuniarie nella misura e con le modalità da determinarsi dal regolamento, fermo restando l'eventuale giudizio della Corte dei conti ai termini del successivo art. 83.

Art. 61.

Le somme riscosse dai funzionari delegati sulle aperture di credito e che non siano state erogate alla chiusura dell'esercizio possono essere trattenute per effettuare pagamenti di spese esclusivamente riferibili all'esercizio scaduto.

La giustificazione di tali pagamenti è compresa in un rendiconto suppletivo da presentarsi non oltre il 30 settembre, ferme le disposizioni speciali relative alle spese per la esecuzione di opere pubbliche.

Le somme non erogate alla chiusura del rendiconto suppletivo sono versate in tesoreria.

Al termine dell'esercizio le aperture di credito fatte ai singoli funzionari vengono ridotte alla somma effettivamente prelevata.

Art. 62.

Il pagamento degli stipendi, delle pensioni, dei fitti e delle altre spese di importo e scadenze determinate può effettuarsi in base a ruoli emessi dalle amministrazioni centrali, riconosciuti regolari dalla ragioneria e dalla Corte dei conti, ai sensi del terzo e quarto comma del precedente articolo 55.

Il regolamento stabilisce i procedimenti da seguirsi per la ordinazione dei pagamenti delle spese di cui si tratta e le modalità e i limiti dei relativi riscontri.

Per il pagamento dei ratei di stipendi, pensioni ed altri assegni fissi mensili il mese è calcolato sempre di trenta giorni.

Art. 63.

Mediante ordinativi sulle tesorerie, emessi dalle amministrazioni centrali con la procedura di cui al precedente articolo 55, vengono disposti pagamenti per i titoli seguenti:

a) fondi di bilancio da versare ai conti correnti di amministrazioni o gestioni autonome;

b) somme da versare o rimborsare al contabile del portafoglio;

c) somme da versare con imputazione ad entrate di bilancio;

Digitized by Google

d) somme dovute dallo Stato e da compensare, ai termini degli articoli 1285 e 1286 del codice civile;

e) ritenute per imposte, tasse e titoli diversi da versare allo Stato o ad enti autonomi;

f) somme dovute per qualsiasi altro titolo che non determini effettivo movimento di denaro.

Le ritenute, di cui alla lettera *e*), dovute allo Stato, possono essere regolate con procedimenti semplificati, da stabilirsi con decreti del ministro delle finanze, in base a valutazioni medie sull'intero stanziamento di ciascun capitolo.

Gli ordinativi di cui al presente articolo si estinguono di regola mediante commutazione in quietanza. Il regolamento stabilisce se ed in quali casi detti ordinativi abbiano effetto definitivo nei riguardi del bilancio mediante semplici registrazioni nelle scritture.

Pure con ordinativi si provvede al pagamento degli stipendi ed assegni fissi nei casi in cui non si effettui mediante ruoli, nonchè al pagamento di ogni altra spesa che interessi il personale dell'amministrazione dello Stato.

Gli ordinativi possono emettersi anche per il pagamento di qualsiasi altra spesa quando l'amministrazione lo giudichi opportuno.

Art. 64.

Ove, per qualsiasi motivo di irregolarità, il capo della ragioneria non creda di poter apporre il visto ad un atto di impegno di spesa o ad un titolo di pagamento ne riferisce direttamente al ministro.

Quando il ministro giudichi che, ciò nonostante, l'atto di impegno o il titolo di pagamento debba aver corso, dà ordine scritto al capo della ragioneria, il quale deve eseguirlo. Tale ordine scritto deve essere firmato personalmente dal ministro ed è comunicato, dal capo della ragioneria, alla Corte dei conti con l'atto medesimo.

L'ordine però non può essere dato quando si tratti di spesa che ecceda la somma stanziata nel relativo capitolo di bilancio o che sia da imputare ad un capitolo diverso da quello indicato, oppure che sia riferibile ai residui anzichè alla competenza, o a questa piuttosto che a quelli.

Art. 65.

Gli ufficiali pagatori non debbono, sotto la loro responsabilità personale, effettuare pagamenti su ordini che non siano rivestiti delle formalità richieste dal presente decreto e dal regolamento relativo.

Digitized by Google

La disposizione di questo articolo non concerne il movimento dei fondi, che è disposto mediante ordini del direttore generale del tesoro.

Art. 66.

Gli assegni emessi dalle amministrazioni centrali e dai funzionari delegati possono essere girati nelle forme ammesse dal codice di commercio. La girata può essere fatta esclusivamente a favore di un agente della riscossione o di una banca.

La girata a favore dell'agente della riscossione, quando il prenditore non sappia o non possa scrivere, può farsi mediante segno di croce apposto in presenza dell'agente medesimo con l'assistenza e la firma di due testimoni.

È ammessa una sola girata.

Art. 67.

Gli assegni sono esigibili secondo le norme che regolano la circolazione di tali titoli.

Gli altri titoli di spesa debbono, all'atto del pagamento. essere sottoscritti per quietanza dagli interessati o da coloro che sono autorizzati a riscuotere e quietanzare per conto dei medesimi. Se coloro che debbono dar quietanza non possono o non sanno scrivere, la quietanza medesima può risultare da un segno di croce fatto alla presenza dell'ufficiale pagatore e di due testimoni da lui conosciuti e che sottoscrivono anch'essi.

Le altre forme di quietanza sono disciplinate dalle leggi e dai regolamenti.

Art. 68.

Gli assegni non consegnati ai creditori entro il mese di luglio successivo all'esercizio in cui furono emessi sono dagli uffici incaricati della consegna ed entro il 10 agosto restituiti all'amministrazione o al funzionario delegato che li ha emessi, perchè provvedano al loro annullamento.

Gli assegni emessi dalle amministrazioni centrali e dai funzionari delegati e consegnati ai creditori si considerano, agli effetti del rendiconto consuntivo, titoli pagati.

Gli assegni estinti dall'istituto incaricato vengono al medesimo rimborsati mediante operazione di tesoreria nei modi stabiliti dal regolamento.

Digitized by Google

Art. 69.

Le cessioni, le delegazioni, le costituzioni di pegno, i pignoramenti, i sequestri e le opposizioni relative a somme dovute dallo Stato, nei casi in cui sono ammesse dalle leggi, debbono essere notificate all'amministrazione centrale ovvero all'ente, ufficio o funzionario cui spetta ordinare il pagamento.

La notifica rimane priva di effetto riguardo agli ordini di pagamento che risultino già emessi. Potrà, peraltro, il creditore fare tale notificazione all'ufficiale, tesoriere o agente incaricato di eseguire il pagamento degli ordini o di effettuare la consegna degli assegni di cui all'art. 54, lettera *a*.

Le cessioni , le delegazioni, le costituzioni di pegno e gli atti di revoca, rinuncia o modificazione di vincoli devono risultare da atto pubblico o da scrittura privata, autenticata da notaio.

I pignoramenti, i sequestri e le opposizioni hanno efficacia soltanto se fatti nei modi e nei casi espressamente stabiliti dalla legge.

Nessun impedimento può essere costituito mediante semplici inibitorie o diffide.

Qualora un'amministrazione dello Stato che abbia, a qualsiasi titolo, ragione di credito verso aventi diritto a somme dovute da altre amministrazioni, richieda la sospensione del pagamento, questa deve essere eseguita in attesa del provvedimento definitivo.

Art. 70.

Gli atti considerati nel precedente art. 69, debbono indicare il titolo e l'oggetto del credito verso lo Stato, che si intende colpire, cedere o delegare.

Con un solo atto non si possono colpire, cedere o delegare crediti verso amministrazioni diverse.

Per le somme dovute dallo Stato per somministrazioni, forniture ed appalti, devono essere osservate le disposizioni dell'art. 9, allegato *E*, della legge 20 marzo 1865, n. 2248 e degli articoli 351 e 355, allegato *F*, della legge medesima.

Art. 71.

L'emissione dei buoni ordinari del tesoro ed il limite massimo della somma che può tenersene in circolazione sono stabiliti annualmente dalla legge che approva lo stato di previsione dell'entrata e da leggi speciali.

Digitized by Google

La loro emissione può aver luogo soltanto in seguito all'effettivo versamento dell'importo nelle casse dello Stato.

Le norme speciali per la gestione dei buoni di cui al presente articolo sono stabilite dal regolamento.

Art. 72.

Le disposizioni che possono occorrere pel servizio dell'esercito e dell'armata sul piede di guerra, nonchè per il caso di pubbliche calamità, sono date con speciali regolamenti.

Capitolo V.

Degli agenti dell'amministrazione che maneggiano valori dello Stato.

Art. 73.

Salvo le eccezioni che potranno essere stabilite da leggi e regolamenti, gli agenti e funzionari appartenenti ai ruoli delle amministrazioni dello Stato, i quali, per il servizio loro affidato, hanno gestione di pubblico denaro o di qualunque altro valore o materia, non sono tenuti a prestare cauzione.

L'amministrazione ha però facoltà di assoggettare a ritenuta gli stipendi ed altri emolumenti goduti da funzionari ed agenti, anche prima che sia pronunciata condanna a loro carico, quando il danno dell'erario sia accertato in via amministrativa.

Rimane fermo l'obbligo della cauzione, secondo le disposizioni che regolano i singoli servizi, quando la gestione sia affidata a persone, istituti od enti estranei alla amministrazione dello Stato, nonchè quando la cauzione sia stabilita a garanzia degli interessi di privati.

Art. 74.

Gli agenti dell'amministrazione incaricati delle riscossioni e dei pagamenti, o che ricevono somme dovute allo Stato o altre delle quali lo Stato diventa debitore, o hanno maneggio qualsiasi di pubblico denaro ovvero debito di materie, nonchè coloro che si ingeriscono senza legale autorizzazione negli incarichi attribuiti ai detti agenti, dipendono rispettivamente dai vari Ministeri, a cui debbono rendere il conto della loro gestione, e sono soggetti alla vigilanza del ministro delle finanze e alla giurisdizione della Corte dei conti.

Digitized by Google

Sono anche obbligati alla resa del conto e sottoposti alla vigilanza del ministro delle finanze ed alla giurisdizione della Corte dei conti gli impiegati, dipendenti dai vari ministeri, ai quali sia dato incarico di fare esazione di entrate di qualunque natura e provenienza.

I conti, esaminati dall'amministrazione, vengono trasmessi alla Corte dei conti.

Art. 75.

Presso le casse del tesoro, gestite direttamente dallo Stato, è istituito uno speciale servizio di controllo.

Le funzioni dei controllori e le norme per le ispezioni e verificazioni di cassa sono determinate dai regolamenti, i quali stabiliscono pure le modalità e le norme per il controllo nell'interesse dello Stato, quando il servizio di cassa sia affidato a un istituto bancario.

Il servizio di controllo sarà altresì istituito presso qualsiasi altra cassa dello Stato per la quale il ministero competente, di concerto con quello delle finanze, ne riconosca la necessità.

Nulla è innovato per quanto concerne gli uffici di riscontro stabiliti con disposizioni speciali.

Art. 76.

Le funzioni di ordinatore di spese e di ordinatore di pagamenti per conto dello Stato e quelle di agente per l'esecuzione del servizio al quale le spese o i pagamenti si riferiscono sono incompatibili con le altre di ricevitore, di pagatore o di magazziniere, eccetto il caso di spese pagate su crediti aperti ai sensi degli articoli 56 e 57 del presente decreto.

Capitolo VI.

Rendimento di conti dell'amministrazione dello Stato.

Art. 77.

Al termine dell'anno finanziario ciascun ministero, per cura del capo della ragioneria, compila il conto consuntivo del bilancio ed il conto patrimoniale, relativi alla propria amministrazione.

Questi conti sono trasmessi alla ragioneria generale non più tardi del giorno 30 ottobre successivo al termine dell'anno finanziario, e non più tardi del 25 del susseguente mese di novembre, il ministro delle finanze, per cura del ragioniere generale, trasmette alla Corte dei conti il rendiconto generale dell'esercizio scaduto.

Digitized by Google

Art. 78.

Il rendiconto generale dello Stato è diviso in due parti.

La prima parte riguarda il conto consuntivo del bilancio, in relazione alla classificazione del preventivo e comprende:

a) le entrate di competenza dell'anno, accertate, riscosse o rimaste da riscuotere;

b) le spese di competenza dell'anno, accertate, pagate o rimaste da pagare;

c) la gestione dei residui attivi e passivi degli esercizi anteriori;

d) le somme versate in tesoreria e quelle pagate per ciascun capitolo del bilancio complessivamente in conto competenza e in conto residui;

e) il conto totale dei residui attivi e passivi che si tramandano all'esercizio successivo.

La seconda parte riguarda il conto generale a valore del patrimonio dello Stato con le variazioni che hanno subito:

a) le attività e passività finanziarie proprie del conto del tesoro,

b) i beni mobili ed immobili, i crediti, i titoli di credito, i beni di natura industriale e le altre attività disponibili:

c) i materiali militari, i beni destinati ai servizi dello Stato, il materiale artistico e scientifico e le altre attività non disponibili,

d) le passività consolidate e le passività diverse.

Il conto del patrimonio deve inoltre contenere la dimostrazione dei vari punti di concordanza tra la contabilità del bilancio e quella patrimoniale ed essere corredato dei conti speciali dimostrativi dei risultati dei singoli servizi.

Art. 79.

La Corte dei conti, parificato il rendiconto generale, ne fa relazione motivata e la trasmette al ministro delle finanze, affinchè questi possa presentarla al Parlamento.

Art. 80.

Entro il mese di febbraio il Ministro delle finanze fa l'esposizione finanziaria.

Digitized by Google

Capitolo VII.

Della responsabilità dei pubblici funzionari.

Art. 81.

I funzionari amministrativi, incaricati di assumere impegni e di disporre pagamenti, i capi delle ragionerie delle amministrazioni centrali e i funzionari a favore dei quali vengono disposte aperture di credito debbono rispondere dei danni che derivino alla amministrazione per loro colpa o negligenza o per l'inosservanza degli obblighi loro demandati nello esercizio delle funzioni ad essi attribuite.

La responsabilità dei funzionari predetti non cessa per effetto della registrazione o dell'applicazione del visto da parte della Corte dei conti sugli atti d'impegno e sui titoli di spesa.

Gli ordinatori secondari di spese pagabili in base a ruoli e ogni altro funzionario ordinatore di spese e pagamenti, sono personalmente responsabili dell'esattezza della liquidazione delle spese e dei relativi ordini di pagamento, come pure della regolarità dei documenti e degli atti presentati dai creditori.

Gli ufficiali pubblici stipendiati dallo Stato, compresi quelli dell'ordine giudiziario, e specialmente quelli a cui è commesso il riscontro e la verificazione delle casse e dei magazzini debbono rispondere dei valori che fossero per loro colpa o negligenza perduti dallo Stato.

Art. 82.

L'impiegato che, per azione od omissione, anche solo colposa, nell'esercizio delle sue funzioni, cagioni danno allo Stato, è tenuto a risarcirlo.

Quando l'azione od omissione è dovuta al fatto di più impiegati, ciascuno risponde per la parte che vi ha presa, tenuto conto delle attribuzioni e dei doveri del suo ufficio, tranne che dimostri di aver agito per ordine superiore che era obbligato ad eseguire.

Art. 83.

I funzionari di cui ai precedenti articoli 81 e 82 sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti la quale, valutate le singole responsabilità, può porre a carico dei responsabili tutto o parte del danno accertato o del valore perduto.

Digitized by Google

I direttori generali e i capi di servizio i quali, nell'esercizio delle loro funzioni, vengano a conoscenza di un fatto, che possa dar luogo a responsabilità, a norma dei precedenti articoli 81 e 82, debbono farne denunzia al procuratore generale presso la Corte dei conti.

Quando nel giudizio di responsabilità la Corte dei conti accerti che fu omessa denunzia, a carico di personale dipendente, per dolo o colpa grave, può condannare al risarcimento, oltre che gli autori del danno, anche coloro che omisero la denunzia.

Art. 84.

La Corte dei conti, quando riconosca la regolarità dei conti degli agenti di cui all'art. 74 del presente decreto, ha facoltà di dichiarare il discarico degli agenti stessi senza procedere a giudizio.

Quando i conti siano fatti compilare d'ufficio dall'amministrazione, la Corte procede alla revisione giudiziaria dei medesimi ritenendoli come presentati dai contabili, sempre chè questi, invitati legalmente a riconoscerli e sottoscriverli, non lo abbiano fatto nel termine prefisso.

Art. 85.

Nei casi di deficienza accertata dall'amministrazione o di danni arrecati all'erario per fatto o per omissione, imputabile a colpa o negligenza dei contabili o di coloro di cui negli articoli 74 e 81, quarto comma, la Corte dei conti può pronunziarsi tanto contro di essi quanto contro i loro fidejussori anche prima del giudizio del conto.

Art. 86.

I funzionari amministrativi ed i capi delle ragionerie, presunti responsabili di assunzione o di notazione d'impegni in eccedenza al fondo autorizzato senza che ne sia derivato danno all'amministrazione sono sottoposti, per iniziativa del ministro competente o di quello delle finanze, a giudizio disciplinare ai sensi della legge, testo unico, 22 novembre 1908, n. 693.

Quando dal giudizio risulti accertata la responsabilità, è applicata al funzionario una pena pecuniaria da scontare sullo stipendio, in misura non superiore al quinto dello stipendio mensile e per non più di sei mesi.

Digitized by Google

I ministri, prima di far luogo all'applicazione della pena, possono, ove lo ritengano opportuno, chiedere anche il parere della Corte dei conti.

Disposizioni generali.

Art. 87.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione, fatta eccezione per gli articoli 54 a 63 e 65 a 68 i quali avranno applicazione a decorrere dal 1° luglio 1924.

Con le stesse date cessano di aver vigore le corrispondenti disposizioni della legge, testo unico, 17 febbraio 1884, n. 2016, e successive leggi generali che le hanno modificate.

Restano ferme le disposizioni di leggi speciali che conferiscano alle amministrazioni facoltà più ampie di quelle consentite dal presente decreto.

Art. 88.

Il Governo del Re, sentito il parere del consiglio di Stato e della Corte dei conti, modificherà le norme regolamentari vigenti per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, con facoltà di emanare ogni altra disposizione di complemento, di coordinamento e di attuazione.

Disposizioni transitorie.

Art. 89.

Le norme riferentisi alla revisione dei rendiconti, stabilite col precedente art. 60 si applicano anche a quelli già resi e da rendere per fondi concessi con mandati di anticipazione o a disposizione sino al 30 giugno 1924 ed alle contabilità relative alle gestioni fuori bilancio.

Quando ricorrano circostanze di forza maggiore determinate dalla guerra, è rimesso alla Corte dei conti l'apprezzamento delle circostanze medesime ai fini delle giustificazioni dei rendiconti.

Art. 90.

Le singole amministrazioni potranno disporre, anche prima che sia pronunciato il discarico dell'agente, a norma del precedente art. 84, lo svincolo delle cauzioni già prestate e

Digitized by Google

non più richieste ai sensi del primo comma dell'art. 73, quando non vi siano motivi di eccezione sulla regolarità delle gestioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 154.

Apertura all'esercizio della fermata di Gavonata.

Col giorno 11 novembre 1923 sulla linea Alessandria-Acqui Savona è stata aperta all'esercizio, al km. 17 + 702 (casello n. 14) ed a destra della linea stessa, la fermata di « Gavonata », situata fra le stazioni di Sezzadio e di Cassine.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e sarà esercitata a mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » (O. S. 160-1909 e successive modificazioni).

La fermata stessa distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per la corrispondenza indicata nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Cassine.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi di protezione, provvederà il personale di scorta alla eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B*).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 154-1923.*

Prezzi dei biglietti in vendita da e per la fermata di Gavonata.

DA	A	Km.	CLASSE I	CLASSE II	CLASSE III
Gavonata	Alessandria	18	8.05	6.00	3.50
	Cantalupo	11	5.35	4.05	2.30
	Borgoratto	7	3.25	2.45	1.70
	Camalero	5	2.45	1.95	1.40
	Sezzadio	3	1.80	1.50	1.10
	Cassine	4	2.10	1.65	1.25
	Caranzano S. Andrea .	7	3.25	2.45	1.70
	Strevi	11	5.35	4.05	2.30
	Acqui	17	7.60	5.65	3.35

Digitized by Google

*Allegato **B** all'Ordine di Servizio N. 164–1923.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 11, fra i nomi di Gattinara e Gavorrano si dovrà inserire:

// Gavonata ● L B / T / 9 /

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 28, dopo il nome di Gattinara si dovrà inserire:

Gavonata (casa cantoniera)	Alessandria–Acqui–Savona	Torino 6° Alessandria	Alessandria	V(6)	B(6)

Nella parte II – tabelle polimetriche – del prontuario suddetto si dovrà:

– alla pagina 10, tabella (29) « Alessandria–Acqui–Savona » trascrivere fra i nomi di Sezzadio e Cassine, il nome di « Gavonata » preceduto dal dischetto nero, con le seguenti distanze:

Alessandria	Km. 18	Mombaldone	Km. 40
Cantalupo	» 11	Spigno	» 44
Borgoratto	» 7	Merana	» 47
Gamalero	» 5	Piana	» 52
Sezzadio	» 3	Dego	» 56
Cassine	» 4	Rocchetta Cairo	» 59
Caranzano S. Andrea	» 7	Cairo Montenotte	» 64
Strevi	» 11	S. Giuseppe di Cairo	» 67
Acqui	» 17	Ferrania	» 71
Terzo Montabone	» 22	Sella Altare	» 74
Bistagno	» 27	Santuario	» 82
Ponti	» 31	Savona Letimbro	» 88
Montechiaro Denice	» 36	Savona Marittima	» 91

– all'indice alfabetico fra i nomi di Gattinara e Gavorrano inserire:

// Gavonata ● / 29 /

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovrà:

Digitized by Google

– all'indice, fra i nomi di Cattinara e Gavorrano inserire « Gavonata (casa cantoniera) » con il numero della pagina e il numero progressivo;

– all'interno dei prontuari stessi, fra i nomi di Sezzadio e Cassine inserire « Gavonata (casa cantoniera) » e di contro al nome esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea « Alessandria-Acqui-Savona » la distanza deve essere rilevata dalla tabella n. 29 a pagina 10 del Prontuario generale, parte II, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo km. 7 a quella indicata per Borgoratto, km. 4 a quella indicata per Cassine e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 155.

Cambiamento di nome delle stazioni di Cerignola e Cerignola Città.

Dal giorno 20 ottobre 1923, le stazioni di Cerignola della linea Foggia-Bari, e di Cerignola Città, della linea Cerignola-Cerignola Città, in esercizio speciale delle Ferrovie dello Stato, hanno assunto, rispettivamente, le nuove denominazioni di Cerignola Campagna e Cerignola.

Di conseguenza, nella parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

alla pagina 21, al nome della stazione di Cerignola aggiungere « Campagna »;

— alla nota (c) della stessa pagina 21, sostituire la denominazione di linea Cerignola-Cerignola Città con l'altra di linea Cerignola Campagna-Cerignola.

Nella parte seconda — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto, alla tabella della linea Cerignola-Cerignola Città e all'indice si dovranno modificare i nomi di queste due stazioni, rispettivamente in « Cerignola Campagna » e « Cerignola ».

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte la altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovansi indicati i nomi delle stazioni suddette.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 9 *e* 22.

Circolare N. 60.

Verifica della tara dei veicoli.

Continuano a verificarsi con frequenza differenze di peso, anche rilevanti, nei trasporti a carro completo, dovute al fatto che

Digitized by Google

la tara segnata sui longaroni dei veicoli non corrisponde al peso reale dei veicoli medesimi.

Tale anormalità è causa di danni per l'amministrazione, perchè favorisce le false dichiarazioni di peso in meno, dando luogo a riscossioni di minori tasse di porto, od in più, dando adito a pretese di ammanchi di merce ed a pagamenti di indennizzi.

Si ricorda che le stazioni devono curare la pesatura dei carri a vuoto, sia prima del carico, sia dopo lo scarico, tutte le volte che tale operazione non rechi soverchio intralcio al servizio e specialmente nei casi di trasporti di merci di valore considerevole o vincolate a dogana e che, qualora si riscontrino differenze fra la tara reale e quella segnata sui longaroni, si deve procedere nel modo seguente:

a) se la differenza viene rilevata dalla stazione di partenza, questa eseguirà o lascierà eseguire ugualmente il carico della merce, indicando a tergo del documento di trasporto la tara reale accertata e preavvisandone con *epistolare urgente* la stazione destinataria, la quale, appena reso vuoto il carro, lo consegnerà alla squadra di rialzo, se risiede in luogo, per la rettifica della tara, o lo inoltrerà alla squadra di rialzo più vicina, scortandolo con modulo M 130, sul quale specificherà il motivo dell'invio;

b) analogamente, se la differenza viene rilevata dopo lo scarico dalla stazione destinataria, questa consegnerà il carro alla squadra di rialzo sedente in luogo o lo inoltrerà alla squadra più vicina, come è detto sopra;

c) anche nel caso di veicolo di altra ferrovia, di ritorno carico di merce, la stazione mittente che rileva la differenza di tara ne darà ugualmente avviso a quella destinataria.

Si richiamano le stazioni alla diligente e scrupolosa osservanza delle disposizioni suindicate, al fine di ridurre quanto più possibile il numero dei carri aventi la tara errata e i danni e gli inconvenienti che ne derivano.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Digitized by Google

Circolare N. 61.

Radiazione dal parco F. S. di carri serbatoio di proprietà privata.

A richiesta dell'Unione Italiana Vini di Milano è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco dei 5 carri serbatoio Mv 924970, 924971, 924972, 924973 e 924974, previa cancellazione di tutte le scritte esistenti sulle pareti degli stessi.

I detti carri debbono essere cancellati a pag. 201 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S., edizione 1921 e ne sarà vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto ottobre 1923 del prefetto della provincia di Roma la « Società cooperativa edilizia « La Nuovissima » in Roma, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Con altro decreto pari data della medesima autorità la « Società cooperativa « Liri », fra operai di arti edili, in Ceprano » è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il commissario straordinario

TORRE.

Digitized by Google

SENTENZA

Personale - Assenza arbitraria - Dimissioni di ufficio - Mancanza di contestazioni - Mancato procedimento disciplinare.

È da considerarsi arbitraria l'assenza di un agente che, riconosciuto più volte dai Sanitari idoneo a riprendere servizio, non torna in Ufficio nel termine prefissogli.

Il carattere di arbitrarietà non vien meno per il fatto che l'agente abbia inviato un esposto non al suo superiore, ma al capo del Servizio, nè per il fatto di congedi ripetutamente ottenuti, nè per il fatto che la dichiarazione di dimissioni di ufficio non sia stata immediatamente preceduta da visita sanitaria, quando sussistano accertamenti medici recenti attestanti l'idoneità al servizio e non si sia verificata alcuna circostanza nuova.

Il provvedimento di dimissioni di ufficio non ha carattere disciplinare e non occorre quindi sia preceduto da inchiesta e da contestazioni. L'Amministrazione non ha alcun obbligo di procedere disciplinarmente a carico dell'agente rimasto in assenza arbitraria oltre i dieci giorni.

CONSIGLIO DI STATO - IV SEZIONE — 27 ottobre 1923 - *Pres.* Avet - *Est.* Bezzi - Carella contro Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Considerato che il ricorso deve essere respinto.

Infatti il ricorrente venne dichiarato dimissionario in forza della disposizione di cui al punto 3 dell'art. 165 del regolamento del personale, approvato col R. decreto 13 agosto 1917, n. 1393, la quale dà facoltà al Consiglio di amministrazione di dichiarare di ufficio dimissionario quell'agente che rimase arbitrariamente as-

sente dal servizio oltre 10 giorni, salvo che, in seguito ad istanza dell'agente stesso, l'Amministrazione deliberi di sottoporlo a procedimento disciplinare.

Questa norma contenuta nel Titolo VII del regolamento sancisce il principio che il Consiglio di amministrazione, trovandosi di fronte ad una assenza arbitraria che si protrae oltre il termine cennato può dichiarare d'ufficio le dimissioni dello agente, semprechè l'Amministrazione, che si personifica nel Direttore Generale, non deliberi di sottoporlo a procedimento disciplinare, in seguito a sua richiesta.

E' fuori di dubbio che nel caso concreto, verificavasi la condizione dell'assenza arbitraria oltre il termine di 10 giorni, arbitraria perchè rifletteva un agente che fu ripetutamente e formalmente riconosciuto idoneo alla ripresa del servizio e che senza plausibile ragione — come è consacrato in atti — non aveva ripreso il servizio entro il termine prescritto. Ne anche volendo prescindere per un momento da quanto fu esposto sopra— per escludere l'arbitrarietà puossi far richiamo al fatto che il Carella aveva inviato al Capo Servizio Materiale e Trazione in Firenze la lettera del 10 ottobre 1921, giacchè questo scritto risulta indirizzato a una persona diversa dal superiore — che nella specie doveva essere il capo dell'Ufficio materiale e trazione in Roma, e per di più per la sua forma e contenuto non va considerato equipollente all'avviso di cui all'ultimo comma dell'art. 156 del più volte citato regolamento.

E' pertanto evidente come l'arbitrarietà dell'assenza sia esclusivamente stabilita dalla mancanza di una giustificazione attendibile e questa mancanza non può essere nella specie contestata in quanto che dagli atti emerge evidente che la malattia di cui il ricorrente dichiaravasi affetto, dopo una serie di accertamenti medici inoppugnabili, venne ripetutamente riconosciuta tale da ammettere la possibilità della ripresa del regolare servizio. E neppure influenza determinante può avere, agli effetti delle mediche contestazioni, il fatto che al Carella furono replicatamente concessi dei congedi, giacchè questi non furono determinati che da una forse eccessiva longanimità dell'Amministrazione, della quale questa fece uso, senza esservi obbligata.

Digitized by Google

Di fronte alle esplicite disposizioni regolamentari l'assenza del Carella non poteva quindi non ritenersi non arbitraria essendochè, come già si rilevò, ripetuti accertamenti medici recenti avevano consacrato la possibilità di riprendere il servizio, nè alcun fatto nuovo apprezzabile erasi verificato per determinare un sostanziale mutamento nelle condizioni di fatto, relative allo stato di salute del ricorrente.

Il Consiglio di amministrazione non ha, perciò, violato alcuna disposizione del regolamento nè commesso eccesso di potere in quanto esso, basandosi su regolari pareri medici relativi a una infermità che da anni era stata denunciata e studiata, venne in epoca recente riconosciuta tale da non impedire la formale prestazione del servizio da parte del ricorrente.

Di fronte a questi elementi di fatto inoppugnabili e tenendo conto di tutte le circostanze che determinarono e accompagnarono la lunga controversia, il Consiglio di Amministrazione non aveva l'obbligo di far ripetere gli accertamenti medici già richiesti.

E neppure maggiore consistenza giuridica ha l'assunto del ricorrente che dovesse premettersi la contestazione della arbitrarietà dell'assenza, dato che egli poteva richiedere il procedimento disciplinare di cui al n. 3 dell'art. 165 del Regolamento.

In merito il Collegio rileva come il provvedimento impugnato non ha alcun carattere disciplinare, ed a prova di ciò basterà osservare come l'articolo applicato sia contenuto nel titolo VII del Regolamento, e non già nel titolo VIII che contempla la disciplina, e in proposito la giurisprudenza della Sezione ha avuto campo di affermarsi ripetutamente.

E la stessa giurisprudenza ha pure affermato che l'istituto delle dimissioni d'ufficio non comporta necessariamente una precedente inchiesta nè una contestazione, e ciò per l'indole stessa dell'istituto che non ha carattere disciplinare. Dal chiaro tenore dell'articolo applicato al caso la Sezione rileva altresì che nessun obbligo è costituito per l'Amministrazione resistente di procedere disciplinarmente, poichè esistono due vie bene distinte, quella che nella specie seguì il Consiglio di amministrazione e quella del procedimento disciplinare, lasciata all'Amministrazione, cioè al Direttore Generale, di sottoporre l'agente a procedimento disciplinare in seguito a sua istanza.

Digitized by Google

Risulta pertanto palese come la scelta di queste due vie è rimessa al potere discrezionale delle autorità competenti le quali non hanno neppure l'obbligo di indicare i motivi che le abbiano indotte ad adottare un partito piuttosto che un altro.

A ciò devesi aggiungere che, nel caso concreto, il direttore generale non poteva neppure deliberare il provvedimento disciplinare mancando la premessa della istanza dell'agente.

Non sussistendo alcuna violazione del regolamento applicato nè eccesso di potere, la Sezione non può che concludere che per il rigetto del ricorso.

Considerato che l'obbligo al pagamento per le spese del giudizio compete alla parte soccombente.

Per questi motivi:

Omissis.

Digitized by Google

ANNO XVI - N. 50 13 DICEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4645) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

Digitized by Google

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *ottobre* 1923, *n.* 2528, *riguardante la costruzione degli acquedotti ad uso promiscuo per le ferrovie dello Stato e per i Comuni della Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno, Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto coi Ministri per le finanze e per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per gli acquedotti ad uso promiscuo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dei Comuni della Sicilia, in corso di costruzione e di studio alla data di pubblicazione del presente decreto, sia che la costruzione venga assunta dalla detta Amministrazione, sia che venga assunta dai Comuni o dai Consorzi, lo Stato concorrerà alla parte della spesa a carico dei Comuni col pagamento della totalità degli interessi e di metà della quota di ammortamento dei mutui che fossero da contrarre al detto fine.

La spesa per tale concorso farà carico al capitolo 143 del bilancio dell'Interno per l'esercizio finanziario 1923-1924 ed ai capitoli corrispondenti dei bilanci per i successivi esercizi.

Il Ministro per le finanze provvederà, perchè sia aumentato in congrua misura il relativo stanziamento.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 4 dicembre 1923, n. 284.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 21 *ottobre* 1923, *n.* 2529, *riguardante il trattamento di previdenza da usarsi al personale delle ferrovie dello Stato, non iscritto al fondo pensioni e proveniente da ferrovie secondarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538, che approva il regolamento per la previdenza del personale ai pubblici servizi di trasporti;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze, e quello per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art 1.

Il trattamento di previdenza e le condizioni pel conseguimento della pensione nei riguardi degli agenti di ruolo

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 4 dicembre 1923, n. 284.

Digitized by Google

delle ferrovie dello Stato, non inscritti al fondo pensioni per le ferrovie medesime, in servizio alla data di pubblicazione del presente decreto e provenienti dalle ferrovie Alessandria-Ovada, Cremona-Borgo San Donnino, Lucca Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, Aulla-Monzone, Mestre-Primolano, Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo, Varese-Porto Ceresio, Secondarie della Sicilia, Reali Sarde, Udine-Portogruaro per San Giorgio di Nogaro e San Giorgio di Nogaro-ex confine italo-austriaco e dalle ferrovie della ex Società Veneta, sono regolati dalle disposizioni del presente decreto.

Art. 2.

Agli agenti di cui all'art. 1 che siano inscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, saranno applicate le disposizioni per il regolamento della previdenza del personale addetto ai pubbici servizi di trasporti, approvato con R. decreto 30 settembre 1920, n. 1538, ad eccezione di quelle di cui agli articoli 4, 5, 6, 9, 12, 19, 27 e seguenti.

Saranno altresì applicabili agli agenti suddetti le disposizioni riguardanti il trattamento di previdenza che fossero successivamente emanate a modificazione delle suddette nei riguardi del personale contemplato dal regolamento medesimo.

Art. 3.

Gli agenti di cui all'art. 1 che siano inscritti ad una cassa speciale di previdenza, istituita dall'azienda da cui provengono, hanno facoltà, qualora la cassa sia ordinata con il sistema dei conti individuali a risparmio, di optare, entro sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto, per il trattamento stabilito all'art. 2. A quelli di detti agenti che non avranno esercitata tale facoltà sarà continuato il trattamento stabilito dallo statuto della cassa alla quale appartengono.

Eguale facoltà è consentita per gli agenti di cui all'art. 1 che siano inscritti ad una cassa speciale di previdenza, istituita dall'azienda da cui provengono, ma che non sia ordinata col sistema dei conti individuali; ed in tali casi, qualora per ciascuna cassa speciale il numero degli agenti che abbiano esercitato tale facoltà superi il terzo degli agenti inscrittivi alla data di pubblicazione del presente decreto, la cassa speciale stessa verrà soppressa e il relativo patrimo-

Digitized by Google

nio sarà devoluto all'azienda delle ferrovie dello Stato e sarà esteso a tutti gli agenti che vi partecipavano il trattamento di cui al regolamento richiamato al precedente comma. Qualora il numero degli optanti non superi il terzo degli inscritti alla cassa, questa sarà mantenuta nei riguardi di tutti gli agenti che vi erano inscritti, e funzionerà secondo le norme del relativo statuto modificato a sensi dell'art. 8 del presente decreto.

Art. 4.

Agli agenti già inscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, come pure agli agenti già inscritti alle casse speciali di previdenza, ai quali sia applicato il trattamento del regolamento indicato all'art. 2, l'ammontare della ritenuta nella misura stabilita dal regolamento stesso, sarà, a partire dalla data di pubblicazione del presente decreto, versato all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 5.

Per coloro degli agenti indicati all'art. 1 del presente decreto, che siano inscritti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, l'assegno che sarà loro liquidato dalla cassa medesima verrà dedotto dal trattamento stabilito dal regolamento richiamato all'art. 2. Per coloro invece che siano inscritti alla cassa speciale di previdenza istituita dall'azienda da cui provengono ed ai quali sia applicato il suddetto trattamento, l'ammontare del conto individuale o dell'assegno per una volta tanto che loro spetterebbe alla data di pubblicazione del presente decreto, nel caso che la cassa non venga soppressa ai sensi del precedente art. 3, sarà versato dalla cassa speciale all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 6.

Il trattamento stabilito dal regolamento di cui all'art. 2 sarà esteso, su domanda degli interessati da farsi entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, e con effetto dalla data stessa, agli agenti indicati all'art. 1, ed alle loro famiglie, cessati dal servizio delle ferrovie dello Stato nel periodo dal 1° gennaio 1919 o dalla data di passaggio, se posteriore, sino alla data di pubblicazione del presente decreto.

Qualora sia stato già liquidato l'assegno dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, il relativo ammontare

Digitized by Google

sarà dedotto dal trattamento stabilito dal regolamento richiamato all'art. 2. Per coloro invece ai quali sia già stato corrisposto, anche parzialmente, l'ammontare del conto individuale o dell'assegno per una sola volta dalla cassa speciale dell'azienda da cui provengono, detto trattamento verrà decurtato della rendita vitalizia e relativa quota di riversibilità che si può costituire con l'ammontare stesso.

Art. 7.

Per l'accertamento dell'invalidità fisica agli effetti del diritto a pensione, per l'approvazione degli assegni e per i relativi pagamenti, per i ricorsi ed in generale per tutto quanto riguarda la previdenza del personale, al quale si riferisce il presente decreto, che non sia contemplato nel regolamento richiamato all'art. 2, valgono, in quanto siano applicabili, le norme vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato inscritto al fondo pensioni.

Art. 8.

Con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze, sentita l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno modificati gli statuti delle casse speciali di previdenza che fossero conservate, in quanto sia necessario per il loro regolare funzionamento, in relazione alle disposizioni vigenti nell'Amministrazione suddetta.

Art. 9.

Gli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato provenienti dalla Società Veneta in forza della legge 28 giugno 1906, n. 261, ed inscritti al fondo pensioni, hanno facoltà di chiedere, entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto, che sia riconosciuto utile per la pensione il servizio prestato alla dipendenza della società da cui provengono, nei limiti e con le norme dell'art. 10 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369.

Il riconoscimento di cui sopra verrà effettuato con le somme che fossero già state versate per riscatti di periodi di servizio prestati dagli agenti alla Società Veneta e la eventuale eccedenza sarà computata in conto di riscatto di ulteriore periodo di servizio prestato alla società medesima, di cui avanzassero domanda entro un anno dalla data di

Digitized by Google

pubblicazione del presente decreto, oppure restituita agli interessati, senza interessi, all'atto della liquidazione della pensione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno dItalia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580, *contenente provvedimenti a favore degli agenti ex-combattenti, delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il capo IV del R. decreto 30 settembre 1922, n. 1290;
Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1631;
Visto il R. decreto 18 dicembre 1922, n. 1637;
In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Udito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 10 dicem. 1923, n. 289.

Digitized by Google

Art. 1.

Per gli agenti di qualunque grado delle ferrovie dello Stato chiamati o richiamati alle armi durante la guerra 1915-18 saranno considerati quale titolo di merito negli avanzamenti l'aver prestato come militari servizio con buona condotta in zona di operazioni, le decorazioni al valore conseguite, le promozioni per merito di guerra, nonchè in genere tutte le benemerenze acquisite durante il servizio militare, e sarà valutata la qualità e la durata del servizio stesso, tenendo presenti le note informative compilate dall'autorità militare.

Art. 2.

Agli effetti dell'applicazione del presente decreto verrà considerata come zona d'operazioni quella definita tale agli effetti bellici, escluse le fortezze in genere; eccezionalmente sarà considerata come zona d'operazioni agli effetti bellici: la piazza di Venezia dopo il 1° novembre 1917 e fino alla data dell'armistizio purchè si tratti di servizio prestato in riparti mobilitati costituenti il presidio attivo di guerra e di difesa del Regio esercito.

Per gli agenti che abbiano prestato servizio in qualità di militari durante la guerra 1915-18 alla dipendenza della Regia marina operante, le destinazioni che danno titolo ai benefici del presente decreto sono quelle di cui all'art. 6 del R. decreto 27 ottobre 1922, n. 1462 colle modificazioni ad esso portate dall'art. 1 del R. decreto 18 dicembre 1922, n. 1637.

Il tempo trascorso lontano dalla zona di operazioni per ferite o malattie contratte a causa del servizio di guerra riportate o contratte in zona di operazioni si considera come trascorso nella zona stessa.

A favore dei mutilati e invalidi di guerra ascritti alle prime sei categorie, giusta la tabella annessa al decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876, od alle prime due giusta l'art. 100 del testo unico di legge sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, sarà computato come servizio trascorso in zona d'operazioni quello decorso dalla data della mutilazione o della invalidità che determinarono l'allontanamento dalla zona medesima, alla data di armistizio.

Il tempo trascorso in prigionia, sempre agli effetti del presente decreto, si considera pure come trascorso in zona di operazioni fino alla data del rimpatrio ed in ogni caso non oltre la data di armistizio sui vari fronti, sempre quando la prigionia non sia dipendente da cause imputabili all'agente.

Digitized by Google

Art. 3.

Agli agenti di qualunque grado delle ferrovie dello Stato nominati stabili, in prova o nel ruolo aggiunto con decorrenza 3 novembre 1918 o anteriore, i quali abbiano come militari prestato servizio in zona di operazioni durante la guerra 1915-18, è concesso a partire dal 1° luglio 1922 un compenso in ragione di L. 75 annue per ogni semestre trascorso come militari con buona condotta in zona di operazioni.

Nel computo del tempo trascorso in zona di operazioni, la frazione di semestre superiore a tre mesi è considerata come semestre compiuto: altrimenti si trascura.

Detto compenso è da corrispondersi a rate mensili in quanto sia corrisposto lo stipendio e va ridotto nella stessa proporzione in cui sia ridotto lo stipendio nei casi previsti dalle vigenti disposizioni regolamentari; esso inoltre è considerato come parte integrante dello stipendio agli effetti della pensione e della iscrizione all'Opera di previdenza istituita colla legge 19 giugno 1913, n. 641.

Art. 4.

Agli agenti contemplati nel precedente articolo 3 ed indipendentemente dai benefici di cui all'articolo stesso, è corrisposto ancora, per le benemerenze acquisite durante la guerra 1915-18, a partire dal 1° luglio 1922, un compenso annuo con le stesse norme di cui al ripetuto articolo 3, in ragione:

a) di L. 200 per i decorati della croce di guerra;

b) di L. 300 per i decorati con medaglia di bronzo al valore militare o per i mutilati ed invalidi di guerra ascritti alle ultime quattro categorie, giusta la tabella annessa al decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876, e dalla terza categoria giusta l'arteiolo 101 del testo unico di legge sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70: agli effetti del presente comma è equiparata alla medaglia di bronzo al valore militare la promozione per merito di guerra ad un grado inferiore a quello di aiutante di battaglia;

c) di L. 400 per i decorati con medaglia d'argento al valore militare e per i mutilati ed invalidi di guerra ascritti alle prime sei categorie, giusta la tabella annessa al decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876, od alle prime due giusta l'art. 100 del testo unico di legge sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70: agli effetti del presente comma è equiparata alla medaglia

Digitized by Google

d'argento al valor militare la promozione per merito di guerra ad aiutante di battaglia o nei gradi di ufficiale;

d) di L. 500 per i decorati con medaglia d'oro al valore militare.

I benefici di cui al presente articolo non sono cumulabili, ma verrà concesso solo il beneficio previsto da quel comma che risulta più favorevole all'agente.

Art. 5.

Agli agenti di qualunque grado delle ferrovie dello Stato nominati stabili, in prova o nel ruolo aggiunto, con decorrenza posteriore al 3 novembre 1918, ma anteriore alla data del presente decreto, in considerazione delle benemerenze acquisite durante la guerra 1915-18, è concesso a partire dal 1° luglio 1922, o dalla data della loro nomina nel personale stabile, in prova o del ruolo aggiunto, se posteriore, un compenso di L. 50 annue per ogni semestre trascorso come militare con buona condotta in zona d'operazioni, da corrispondersi con le norme di cui al precedente articolo 3.

Agli agenti sopradetti sono egualmente concessi i benefici di cui al comma *a*), *b*), *c*) e *d*) del precedente articolo 4, colle norme in esso stabilite.

Il presente articolo è applicabile anche agli agenti che saranno nominati stabili, in prova o nel ruolo aggiunto con decorrenza posteriore alla data del presente decreto, purchè però essi si trovassero in servizio dell'Amministrazione al 1° luglio 1922 e non sia intervenuta interruzione di servizio tra questa ultima data e la data della loro nomina nel personale stabile, in prova o nel ruolo aggiunto; per essi la decorrenza del compenso non potrà essere anteriore alla data di decorrenza di tale nomina.

Art. 6.

I benefici di cui ai precedenti articoli 3, 4 e 5 saranno concessi in base ai documenti che gli interessati esibiranno alla Amministrazione ferroviaria, la quale avrà facoltà di richiedere all'Amministrazione militare le necessarie informazioni: questa ultima dovrà anche, se interpellata, pronunciarsi sul valore probatorio dei documenti anzidetti.

Art. 7.

Per gli agenti riusciti idonei in concorsi, esami, ed esperimenti indetti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Sta

Digitized by Google

to, che non poterono ottemperare all'ordine di assumere servizio perchè richiamati alle armi per la guerra 1915-18, e furono assunti al loro ritorno dalle armi, la decorrenza della nomina in prova sarà considerata, ai soli effetti del collocamento nel ruolo di anzianità, come avvenuta alla data stessa in cui avrebbe dovuto aver luogo senza il richiamo.

Art. 8.

L'età massima stabilita dalle vigenti disposizioni per l'ammissione in servizio di ruolo con o senza concorso, è elevata di 5 anni per coloro che abbiano prestato servizio militare durante la guerra.

Art. 9.

Nella revisione prevista dall'articolo 6 del R. decreto del 28 gennaio 1923, n. 153, delle disposizioni emanate dopo il 24 maggio 1915, saranno tenute ferme le disposizioni contenute nell'articolo 5 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1631.

Art. 10.

Agli agenti di qualunque grado delle ferrovie dello Stato, stabili, in prova o del ruolo aggiunto, alla data del presente decreto, e che durante la guerra 1915-18 abbiano prestato servizio per almeno sei mesi come militari con buona condotta in zona d'operazioni, o che comunque si trovino in una delle condizioni previste dai precedenti articoli 3, 4 e 5, i quali alla data del presente decreto erano provvisti del titolo di studio prescritto, potranno entro il 1° giugno 1924 chiedere il passaggio al grado per accedere al quale in base ai regolamenti vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato occorre il titolo di studio predetto.

Gli agenti del grado 12° o inferiori, nonchè quelli del grado 11° non rivestiti della qualifica di aiutante applicato o di commesso, che si trovano nelle condizioni di cui al precedente comma, i quali conseguirono durante la guerra il grado di ufficiale, potranno, anche se sprovvisti del titolo di studio, essere nominati ai posti vacanti di aiutante applicato o di commesso (delle stazioni o dei magazzini).

Dopo il collocamento del personale di cui ai due comma precedenti e non oltre i tre anni dalla data del presente decreto, gli agenti dei gradi indicati al precedente comma, che si trovano nelle condizioni di cui al primo comma del presente articolo, i quali conseguirono durante la guerra 1915-

Digitized by Google

1918 il grado di sottufficiale potranno, anche se sprovvisti del titolo di studio, chiedere di far passaggio ai posti di aiutante applicato o di commesso (delle stazioni o dei magazzini).

Nell'applicazione del presente articolo saranno fatti salvi i diritti concessi dalle leggi vigenti ai sottufficiali dell'Esercito, della Marina o degli altri corpi militarmente organizzati al servizio dello Stato, nonchè quelli dei mutilati ed invalidi di guerra.

Art. 11.

Sono esclusi dai benefici concessi dai precedenti articoli gli agenti i quali durante il servizio prestato presso l'Esercito o la Marina operante nel periodo dal 24 maggio 1915 alla data dell'armistizio sui vari fronti, abbiano riportato condanne, anche se per esse sia successivamente intervenuta amnistia o indulto, o commutazione di pena, per delitti commessi nel periodo stesso.

L'esclusione di cui al precedente comma non ha luogo se trattisi di contravvenzione, oppure di condanne inflitte o per duello o per reati commessi per negligenza o imperizia o per motivi — esclusi quelli di lucro — che la legge penale aquipara a negligenza o imperizia; o se trattisi, infine, di condanne per le quali sia intervenuta riabilitazione o reintegrazione nel grado.

Art. 12.

Dai benefici concessi dai precedenti articoli sono esclusi gli agenti i quali durante il servizio prestato presso l'Esercito o a Marina operante nel periodo dal 24 maggio 1915 alla data di armistizio sui vari fronti, siano incorsi in uno dei provvedimenti contemplati nella legge sullo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali a seguito di deferimento a Consiglio od a Commissioni di disciplina o che comunque siano stati sospesi dall'impiego se ufficiali o dispensati dal servizio se sottufficiali, sempre quando non sia intervenuta reintegrazione nel grado o nella anzianità o non abbiano beneficiato dell'amnistia disciplinare concessa col R. decreto 3 novembre 1920, n. 1514.

Art. 13.

L'applicazione del presente decreto è devoluta al Commissario straordinario per le ferrovie, il quale emanerà le norme ed istruzioni occorrenti.

Digitized by Google

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 21 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 7 *dicembre* 1923, *n.* 2590, *contenente nuove disposizioni sulle pensioni da concedersi al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;
Visto il testo unico di legge approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, modificato coll'art. 3 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, e colla legge 23 luglio 1914, n. 742;
Visto il R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373;
Vista la legge 7 aprile 1921, n. 369;
Visto il R. decreto 21 novembre 1923, n. 2480;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze di concerto con quello per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'11 dicembre 1923, n. 290.

Digitized by Google

Art. 1.

Gli agenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che, posteriormente al 18° anno di età e anteriormente alla nomina nel personale in prova o stabile, abbiano prestato servizio continuativo di straordinario o di avventizio presso le ferrovie dello Stato, presso le linee costituenti le ex tre reti Adriatica. Mediterranea e Sicula, presso le linee già esercitate da altre Amministrazioni e passate a far parte della rete delle ferrovie dello Stato, presso altre Amministrazioni dello Stato, oppure che abbiano prestato qualunque altro servizio fra quelli previsti dall'art. 37 del testo unico di legge 22 aprile 1909, n. 229, potranno chiedere, in qualunque momento del servizio ed anche all'atto dell'esonero, che una parte di tale servizio, fino al massimo della metà della sua durata effettiva, sia riconosciuta utile per la pensione.

Rimangono con ciò aboliti i limiti di 10 e di 15 anni di cui all'art. 10 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373.

La data di presentazione delle domande deve risultare da ricevuta, rilasciata dall'ufficio incaricato di raccoglierle.

La domanda di riconoscimento che non venga presentata durante il servizio, dovrà essere fatta, a pena di decadenza, dall'agente entro 90 giorni dal ricevimento della partecipazione di esonero, o, in caso di morte dell'agente avvenuta in servizio o entro gli accennati 90 giorni dall'esonero, dai suoi aventi causa, insieme alla domanda di pensione o di sussidio per una sola volta.

Il contributo per il riconoscimento dei servizi sopra indicati è commisurato, per ogni anno riconosciuto, al 6 % dello stipendio goduto all'atto della presentazione della domanda, o se questa sia presentata dopo la cessazione dal servizio, al 6 % dell'ultimo stipendio goduto dall'agente.

Per le domande di riconoscimento già presentate dagli agenti in base alle preesistenti disposizioni, e per le quali non sia ancora stato iniziato il pagamento del contributo, questo sarà commisurato allo stipendio goduto alla data in cui la domanda fu presentata.

Il contributo di riconoscimento che non sia versato subito in una sola volta, potrà essere versato mediante trattenuta mensile sullo stipendio o sulla pensione, in un periodo di tempo che non dovrà superare la metà di quello riconosciuto.

Nel caso di liquidazione di sussidio per una sola volta invece di pensione, il contributo di riconoscimento o le rate residue saranno dedotte per intiero dal sussidio.

Nel caso di pensione di riversibilità le rate di contributo

Digitized by Google

non ancora versate alla morte dell'agente saranno ridotte proporzionalmente alle quote di riversibilità.

E' abrogato l'art. 11 del R. decreto 27 novembre 1919, numero 2373 modificato coll'art. 9 della legge 7 aprile 1921, numero 369, circa il riconoscimento agli effetti della pensione degli anni di studi superiori e di esercizio professionale.

Le disposizioni del presente articolo si applicano a tutti gli agenti che si troveranno in servizio alla data di applicazione del presente decreto, ancorchè abbiano già ottenuto il riconoscimento in base alle norme anteriormente vigenti.

Gli anni riconosciuti in base al presente articolo sono a tutti gli effetti considerati come anni di servizio effettivo e quindi sono utili anche per il raggiungimento del limite minimo di servizio prescritto per il diritto a pensione.

Nei casi di riconoscimenti già concessi, e da riformarsi alle nuove condizioni, il contributo di riconoscimento sarà commisurato allo stipendio goduto alla data in cui fu presentata la primitiva domanda.

Le somme già pagate per riconoscimento di servizi non più ammessi, e quelle eccedenti la misura del contributo dovuto ai sensi del presente articolo saranno rimborsate agli aventi diritto.

Qualora il nuovo ammontare del contributo, pur con le riduzioni della durata di servizio riconoscibile, ecceda il versamento già effettuato, il relativo importo sarà portato in deduzione del contributo di riconoscimento ora dovuto.

Art. 2.

Per i servizi riscattabili a' sensi dell'art. 37 del testo unico di legge 22 aprile 1909, n. 229, per i quali non trovi applicazione il disposto del precedente art. 1, perchè ivi non previsti, o perchè se previsti si riferiscano alla parte della loro durata eccedente il periodo pel quale è ammesso il riconoscimento, gli agenti che ne facciano richiesta prima della cessazione dal servizio, potranno ottenere il riscatto mediante versamento della riserva matematica corrispondente al supplemento di pensione diretta e relativa riversibilità che ne deriva.

Il supplemento di pensione derivante da tali riscatti sarà pari a tanti quarantesimi delle prime 4000 lire dello stipendio preso per base del riscatto e a tanti cinquantesimi del resto dello stesso stipendio quanti sono gli anni riscattati e sarà quindi indipendente dalle variazioni dello stipendio in relazione alla futura carriera dell'agente.

Digitized by Google

I riscatti indicati nel presente articolo possono venire computati a richiesta dell'agente, tanto sullo stipendio di cui l'agente stesso è provvisto alla data della domanda, quanto su uno qualsiasi degli stipendi precedentemente percepiti.

Le tabelle per l'effettuazione dei riscatti considerati nel precedente articolo dovranno essere approvate dal Commissariato straordinario per le ferrovie dello Stato di concerto col Ministro per le finanze.

L'importo della riserva matematica, che non sia versato subito in una sola volta, potrà essere versato mediante trattenuta mensile sullo stipendio o sulla pensione in un periodo da stabilirsi dal Commissariato straordinario per le ferrovie dello Stato tenendo conto degli interessi scalari allo stesso saggio adottato per la formazione delle tabelle.

Venendo a cessare il servizio durante il pagamento delle rate, tanto l'agente quanto i suoi aventi causa sono in facoltà sia di completare, sia di interrompere i pagamenti.

In quest'ultimo caso il supplemento della pensione, agli effetti del riscatto, è ridotto proporzionalmente al valore capitale iniziale dei pagamenti eseguiti.

I versamenti che fossero stati eseguiti per riconoscimenti che a norma del precedente articolo non siano più ammessi come tali, come pure quelli che fossero stati eseguiti per riscatti alle condizioni finora vigenti, saranno rimborsati agli aventi diritto, oppure, quando si faccia luogo a riscatti alle condizioni del presente articolo, daranno diritto a percepire a suo tempo quella parte del supplemento fisso di pensione di cui, tenuto conto dell'età alla quale vennero completati, rappresentino la riserva matematica.

In tali casi la ulteriore riserva matematica da costituirsi ora sarà quella relativa alla differenza fra l'intiero supplemento di pensione e la parte di esso già costituita col versamento precedente.

Il supplemento di pensione derivante dal riscatto considerato nel presente articolo sarà sempre corrisposto anche se la pensione, indipendentemente da esso, raggiunga il massimo di cui al successivo art. 6 ed anche se la cessazione dal servizio avvenga prima del raggiungimento del diritto a pensione o per motivi che implichino la perdita del diritto a pensione.

I riscatti in base al presente articolo sono utili unicamente per migliorare il trattamento di pensione, e non per raggiungere il minimo di servizio effettivo necessario per il diritto a pensione.

In tutti i casi in cui il R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373,

Digitized by Google

e la legge del 7 aprile 1921, n. 369, prevedono il riscatto col combinato disposto dell'art. 21 del citato decreto e dell'articolo 37 del testo unico approvato col R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, sono applicabili a tutti gli effetti le disposizioni del presente articolo.

Art. 3.

I limiti minimi di età e di servizio di cui all'art. 2 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, per i quali si può far luogo all'esonero, sia di ufficio che dietro domanda anche senza che concorra la inabilità, sono aboliti.

Sono a tale riguardo ristabiliti i limiti minimi di cui all'art. 11 lettera *a*) e *b*) del testo unico approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, e cioè:

55 anni di età e 25 di servizio utile per la pensione, per i macchinisti e fuochisti di treni a vapore, per il personale di macchina di bassa forza della navigazione, per gli agenti addetti a servizi attivi di cui la colonna A della tabella annessa al decreto 2373, e per le scrivane;

60 anni di età e 30 di servizio utile per la pensione, per tutti gli altri agenti.

I suaccennati limiti ridotti di 55 anni di età e 25 di servizio valgono unicamente per gli agenti che al raggiungimento dei limiti stessi prestino servizio nelle qualifiche per essi indicate. Se gli agenti stessi pur avendo svolto parte della carriera nelle anzidette qualifiche siano passati a servizi sedentari, valgono i limiti normali di 60 anni di età e 30 di servizio.

Fino alla emanazione del nuovo regolamento del personale, i limiti massimi di età, cioè quelli per i quali si deve in ogni caso far luogo all'esonero quando siano raggiunti gli anni di servizio di cui sopra, restano inalterati come all'art. 168 del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, intendendosi che essi siano da applicarsi in relazione alle qualifiche rivestite al raggiungimento dei limiti stessi.

Art. 4.

Le aliquote per il computo della pensione di cui all'art. 1 della legge 7 aprile 1921, n. 369, sono abolite, e vengono ripristinate quelle di cui all'art. 3 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, restando però abrogato l'ultimo comma dello stesso art. 3 nonchè quello aggiuntovi di seguito coll'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369.

Digitized by Google

Art. 5.

L'art. 4 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, già modificato con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, viene abrogato e sostituito come appresso:

« Agli effetti della liquidazione della pensione agli agenti esonerati in base all'art. 2 e alle famiglie in caso di morte, il servizio prestato nelle qualifiche di macchinista o di fuochista e in quelle di servizio attivo specificate nella colonna A della tabella annessa al presente decreto, è aumentato di un decimo per le qualifiche per le quali il regolamento del personale fissi il massimo di età a 58 anni e di un dodicesimo per quelle col massimo di 60 anni.

« L'aumento, agli effetti della pensione, del servizio prestato stabilmente in Tripolitania e Cirenaica viene ridotto alla metà della durata effettiva del servizio stesso, ogni qualvolta la valutazione dell'aumento, fatta in base all'art. 1 del decreto Luogotenenziale 13 marzo 1919, n. 565, risultasse superiore. Rimane ferma la valutazione in base a detto decreto, ogni qualvolta essa risulti inferiore.

« Analogamente qualsiasi altro aumento di valutazione che dalle leggi vigenti sia ammesso agli effetti della pensione per speciali servizi, se superiore, sarà ridotto alla metà della durata effettiva dei servizi stessi.

« Le campagne di guerra continueranno a valutarsi per un anno ciascuna.

« Durante l'anno pel quale venga computata la campagna di guerra non può aggiungersi nessun altro aumento.

« Tutti gli aumenti di valutazione considerati nel presente articolo sono utili per migliorare la misura della pensione, o del sussidio per una sola volta, ma non per raggiungere il minimo di servizio effettivo necessario per il diritto a pensione.

« Il tempo passato in aspettativa per ragioni di interesse privato o di famiglia, è escluso da qualsiasi ritenuta per la pensione e da qualsiasi valutazione per la pensione stessa.

« Per gli agenti esonerati, che posteriormente alla data di esonero vengano di fatto, per qualsiasi causa, trattenuti o richiamati in servizio, il tempo trascorso in tale condizione non è valutato agli effetti della pensione ».

Art. 6.

Nei casi previsti dagli articoli 5 e 6 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, e in tutti gli altri casi in cui le dispo-

Digitized by Google

sizioni in vigore stabiliscono il massimo della pensione normale od eccezionale nella misura dei nove decimi dello stipendio o paga e relativi assegni e competenze accessorie dell'ultimo anno o della media dello stipendio o paga e relativi assegni e competenze accessorie, è sostituito il massimo di otto decimi sulle prime L. 20.000 della media triennale computata come al primo comma dell'art. 3 del citato R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, e di cinque decimi sulla eventuale eccedenza.

E' abolito il massimo di L. 12,000 di cui all'art. 6 di detto decreto e all'art. 1 della legge 7 aprile 1921, n. 369.

In ogni caso, sia di pensioni ordinarie, sia di pensioni eccezionali, l'ammontare delle pensioni non può superare l'ultimo stipendio o paga di attività di servizio computato senza assegni e senza competenze accessorie.

Art. 7.

Perchè si possa far luogo al trattamento di pensione eccezionale, occorre che sia dimostrato che il servizio costituì la causa unica, diretta e immediata della infermità, lesione o morte dell'agente.

Non è considerata come causa di servizio quella che sia anteriore di oltre 5 anni alla data di cessazione dal servizio, salvo che trattisi di malaria o di malattie professionali.

Non si fa luogo alla pensione eccezionale quando risulti provato che a colpa o dolo dell'agente sia imputabile il fatto che ha determinato la sua lesione o morte.

Nei casi di pensione eccezionale i capitali accumulati con le ritenute versate dall'agente contribuiscono unicamente a formare la parte normale del trattamento, mentre al supplemento eccezionale si provvede in conto della integrazione a carico dell'Amministrazione, di cui all'art. 17 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373.

Art. 8.

Il trattamento completo di pensione eccezionale previsto dall'art. 5 del R. decreto del 27 novembre 1919, n. 2373, con la modificazione dell'art. 6 del presente decreto nei riguardi del massimo, ha luogo soltanto nei casi di inabilità assoluta.

Nei casi di morte le percentuali di riversione alle famiglie saranno commisurate al trattamento completo di pensione eccezionale.

Nei casi di inabilità parziale la differenza fra la pensione

Digitized by Google

eccezionale completa e la pensione normale valutata in relazione al servizio utile dell'agente, o quando questo sia insufficiente per dar luogo a pensione, la differenza tra la pensione eccezionale completa e la rendita vitalizia riversibile corrispondente al sussidio per una sola volta di cui al seguente art. 10, sarà corrisposta per una quota parte, proporzionale al grado di inabilità riconosciuto dai sanitari dell'Amministrazione.

Quando si tratti di inabilità derivante da infortunio sul lavoro, il relativo grado per la valutazione della pensione eccezionale, sarà quello stesso che sarà stato adottato per la liquidazione della indennità di infortunio.

Quando non si tratti di infortunio sul lavoro nello eseguire l'accertamento della inabilità con le norme e colle garanzie dell'art. 7 del testo unico di legge approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, modificato coll'art. 3 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, si procederà contemporaneamente all'accertamento del grado della inabilità stessa.

Agli effetti del provvedimento di esonero l'inabilità da constatarsi sarà quella specifica al servizio ferroviario; nei riguardi del grado per il trattamento eccezionale di pensione sarà quella a proficuo lavoro in genere.

Art. 9.

Quando l'agente esonerato dal servizio per causa d'infortunio sul lavoro abbia diritto a conseguire una indennità per inabilità permanente assoluta o parziale a norma del testo unico approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, il supplemento eccezionale della pensione, sia esso completo o parziale secondo il precedente articolo, è assegnato soltanto per la parte che eventualmente ecceda la rendita vitalizia riversibile corrispondente alla detta indennità.

Quando la vedova o i figli abbiano diritto a conseguire per la morte del marito o del padre una indennità a norma del testo unico approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, per ciascuno degli aventi diritto alla detta indennità, la percentuale di riversione del supplemento eccezionale di pensione è assegnata soltanto per la parte che eventualmente ecceda la rendita vitalizia vedovile o temporanea durante la minore età, costituibile con la detta indennità.

Analoghe riduzioni vengono praticate anche per le somme che l'agente, oppure la vedova e i figli, ottengano dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a risarcimenti di

Digitized by Google

danni per lesioni personali in base alle disposizioni del Codice civile.

E' abrogato l'art. 7 del R. decreto 17 novembre 1919, numero 2373.

Art. 10.

Il sussidio per una sola volta di cui all'art. 21 del testo unico approvato col R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, portato alla misura di cui all'art. 9 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, spetta nella stessa misura tanto all'agente che sia esonerato per motivi non disciplinari prima di aver raggiunto 10 anni di servizio utile per la pensione, quanto, in caso di morte dell'agente prima di aver raggiunto il limite stesso, alla famiglia.

Detto sussidio è uguale a tanti dodicesimi dell'ultimo stipendio o paga ragguagliata ad anno ed i relativi assegni e competenze accessorie sottoposti a ritenuta, quanti sono gli anni di servizio utile sulle prime 4000 lire, oltre a tanti quindicesimi sulla rimanente somma.

Sono abrogate le disposizioni relative alla misura di tale sussidio, contenute nell'art. 1 della legge 7 aprile 1921, nuero 369.

Le disposizioni del presente articolo valgono anche pei sussidi alle famiglie di pensionati cessati dal servizio anteriormente al 2 aprile 1919 e che vengano a morire dopo la data di applicazione del presente decreto, quando per le famiglie stesse non sussista il diritto alla riversione della pensione.

Art. 11.

Per gli agenti di ruolo dispensati straordinariamente in base ai R. decreti 28 gennaio 1923, n. 143 e 153, per i quali a norma delle disposizioni contenute nei decreti stessi non sussista il diritto a pensione e ai quali sia corrisposta a carico del bilancio ferroviario la indennità a titolo di quiescenza di cui all'art. 8 del citato R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, o all'art. 5 dell'indicato R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, i valori capitali delle accumulazioni di cui al punto 1° dell'articolo 17 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, saranno portati in deduzione dello ammontare complessivo dei valori capitali delle integrazioni a carico dell'Amministrazione, ammontare che, così diminuito, dovrà convertirsi in annualità costante ventennale a sensi dell'art. 18 di quest'ultimo decreto modificato col R. decreto 10 settembre 1923, n. 2054.

Digitized by Google

Altrettanto dicasi per i casi di assegnazione del sussidio per una sola volta di cui l'art. 9 del ripetuto R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, quando esso sia assegnato ad agenti, nei quali casi l'integrazione a carico dell'Amministrazione è costituita dalla differenza fra detto sussidio e l'accumulazione di cui al punto 1° dell'art. 17 dello stesso decreto.

Art. 12.

La deliberazione di esonero degli agenti delle ferrovie dello Stato, deve esplicitamente indicare la data di decorrenza del provvedimento. Quando sussista diritto a trattamento di riposo, si provvede alla concessione d'ufficio di un acconto mensile nella misura dei quattro quinti dell'ammontare presunto dell'assegno o pensione e della indennità temporanea di caroviveri al netto di eventuali ritenute, per tutto il periodo che intercede fra la cessazione del servizio e la effettiva riscossione della pensione.

La deliberazione di esonero deve contenere nel suo testo stesso la indicazione dell'acconto mensile da corrispondersi fino alla data di effettivo pagamento della pensione da liquidarsi.

Sui sussidi per una volta sola potrà concedersi, con le stesse modalità, una anticipazione pari alla metà dell'importo presunto del sussidio, al netto di eventuali ritenute.

Art. 13.

Gli acconti di pensione e di caro viveri che risultino indebitamente corrisposti a sensi del precedente art. 12 vengono ricuperati in conformità dell'art. 434 del regolamento di contabilità generale dello Stato.

Art. 14.

Gli acconti di pensione a coloro che aspirano alla pensione eccezionale vengono concessi sulla base dei quattro quinti dell'ammontare presunto della pensione ordinaria a cui essi abbiano diritto.

Qualora non siano stati raggiunti gli anni di servizio necessari per il diritto a pensione ordinaria, sarà concessa una anticipazione pari alla metà del sussidio per una sola volta a cui gli aspiranti avrebbero titolo se la pensione eccezionale non venisse ammessa.

Tale anticipazione verrà ricuperata o sul sussidio, o sulle prime rate della pensione eccezionale.

Art. 15.

Per le pensioni di riversibilità a favore di vedove, orfani ed altri aventi diritto, l'acconto viene concesso dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dietro presentazione, da parte degli interessati, della domanda di riversione della pensione e dei documenti necessari.

Art. 16.

Le disposizioni del presente decreto sono applicabili agli agenti che cesseranno dal servizio a partire dal 1° gennaio 1924.

Le pensioni dirette e di riversibilità liquidate o da liquidarsi per cessazioni dal servizio avvenute a partire dal 2 aprile 1919, e fino al 29 febbraio 1920 saranno riformate, con decorrenza dal 1° gennaio 1924, ai soli effetti dell'art. 6 del presente decreto. Quelle liquidate o da liquidarsi per cessazioni dal servizio avvenute a partire dal 1° marzo 1920 e fino al 31 dicembre 1923 saranno riformate, con decorrenza dal 1° gennaio 1924, ai soli effetti degli art. 4 e 6 del presente decreto, con l'avvertenza che, qualora dal 1° aprile 1919 alla data di esonero non siano maturati 3 anni, in luogo della media degli stipendi, assegni e competenze accessorie dell'ultimo triennio di servizio, sarà assunta la media del periodo compreso fra il 1° aprile 1919 e la data di esonero.

I titolari delle pensioni dirette di L. 12,000 e delle corrispondenti pensioni di riversione da riformarsi giusta il comma precedente, che abbiano fruito del riconoscimento degli anni di studi superiori, e di esercizio professionale, godranno il trattamento che risulterà più favorevole fra quello attuale e quello risultante dalla nuova liquidazione deducendo gli anni come sopra riconosciuti e applicando i precedenti articoli 4 e 6.

Fino al 31 dicembre 1923 le pensioni soggette a riforma restano dovute nelle misure fissate dalle disposizioni vigenti all'atto dell'esonero.

Art. 17.

Per le pensioni di riversibilità con decorrenza dal 1° gennaio 1924 o successiva, le aliquote di cui all'art. 8 del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, modificato coll'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, saranno applicate anche quando si tratti di agenti cessati dal servizio in qualunque tempo anteriormente al 2 aprile 1919.

Digitized by Google

Art. 18.

Le disposizioni attualmente vigenti per le pensioni al personale delle ferrovie dello Stato restano in vigore in quanto non contrastino con quelle del presente decreto.

Al coordinamento sarà provveduto mediante il testo unico previsto dall'art. 25 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale N. 39 del 27 settembre 1923:

Nella tabella (126 *bis*) Roma-Nettuno (via Carano-Carroceto) pubblicata nell'allegato *B* all'ordine di servizio N. 119/1923, modificare il nome di « Santa Colomba » in « Santa Palomba » e rettificare la distanza di Km. 19, per la relazione Torricola-Santa Palomba, in Km. 12.

Comunicati

Al fine di accertare le condizioni di servizio ferroviario e militare di cui al R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580 e concretare le proposte per l'esecuzione e l'applicazione delle disposizioni contenute nel decreto stesso, è costituita un'apposita Commissione, nominata da S. E. il Commissario straordinario, e così formata:

CHIARINI comm. Angelo, Segretario generale, *Presidente*
VELANI comm. ing. Luigi, *Membro*.
PERACCHIONE comm. Alessandro, id.
CARONES comm. ing. Filippo, id.
VIOLA cav. uff. ing. Carlo, id.
ROMANO cav. dott. Giacomo, id.
LA CORTE colonnello comm. ing. Adolfo, id.
ABATE cav. Luigi, id.
CORVO cav. Vincenzo, id.

Digitized by Google

Agenti destituiti o licenziati perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ALBERTI Icilio (183469)	Manovale	Condannato a mesi nove e giorni dieci di reclusione, per furto di cotone e formaggio, commesso in stazione di Solarolo dal 29 al 30 aprile 1922. (Sentenza 19 febbraio 1923 della Corte d'Appello di Bologna).
CONTINI Paride (85887)	Manovratore	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di una pezza di tela, commesso in stazione di Milano P. S. il 31 ottobre 1920. (Sentenza 16 marzo 1921 del Tribunale di Milano
NICOLODI Luigi	Cedolista	Condannato a mesi uno e giorni sette di reclusione, per correità in furto di fieno, commesso in stazione di Trento il 13 maggio 1923. (Sentenza 20 giugno 1923 del Tribunale di Trento).
PIERACCINI Antonio (192622)	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto di un anello d'oro con pietre, commesso a Firenze il 24 maggio 1923, in danno di Ramalli Idilio. (Sentenza 21 agosto 1923 della Corte d'Appello di Firenze).
PAGETTA Giovanni (189321)	Manovale	Condannato a quattro mesi di reclusione per correità in furto di liquori, commesso in stazione di Padova il 29 agosto 1922. (Sentenza 26 luglio 1923 del Tribunale di Padova).
CHIARELLI Giovanni (147457)	Applicato	Condannato a mesi sei di reclusione ed a L. 816 di multa, per truffa e falso, reati commessi in Milano nel 1920 in danno dell'Amministrazione ferroviaria. (Sentenza 9 maggio 1923 del Tribunale di Milano).
MARIOTTI Giovanni (137810)	Deviatore	Condannato a cinque mesi di reclusione ed a L. 50 di multa, per ricettazione di stoffe, commessa in Milano il 2 febbraio 1921, in danno dell'Amministrazione ferroviaria. (Sentenza 8 maggio 1922 della Corte d'Appello di Milano).

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 156.

Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato.

La Società cooperativa « Case ferrovieri » di Faenza è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'O. S. n. 82-1920.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 157.

Trasformazione in fermata della casa cantoniera di Paterno ed estensione di facoltà di servizio.

Dal giorno 16 dicembre 1923 la Casa cantoniera di *Paterno* della linea Roma-Sulmona, fra le stazioni di Avezzano e Celano Ovindoli, abilitata al servizio limitato viaggiatori, bagagli e cani, viene trasformata in fermata ed ammessa anche ai trasporti a P. V. ordinaria a carro completo con le norme indicate nell'avvertenza *C*, a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) *senza bisogno della preventiva autorizzazione*. In conseguenza di ciò, nel prontuario suddetto, a pag. 43, al nome di Paterno si dovrà cancellare la caratteristica di « Casa cantoniera » e, di contro, nella

Digitized by Google

colonna 10, aggiungere la lettera O, col richiamo (16), riportando in calce alla pagina stessa la corrispondente nota (16): « Limitatamente ai trasporti a carro completo con applicazione delle tasse in base all'avvertenza *C* a pag. 5, senza bisogno di preventiva autorizzazione »

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pag. 13, di contro al nome della fermata di Paterno, si dovrà modificare l'indicazione » LB in LO-g ».
Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti delle merci le stazioni e gli uffici di controllo dovranno aggiungere di contro al nome di Paterno una seconda distanza (virtuale) da formarsi nel modo seguente:

Per le stazioni del tronco Avezzano-Roma-Termini, la suddetta seconda distanza sarà uguale a quella di Celano-Ovindoli; per le stazioni del tronco Celano-Ovindoli-Sulmona sarà uguale a quella di Avezzano. Per i prontuari delle altre stazioni della Rete, la distanza virtuale da esporre sarà uguale a quella attualmente esposta, aumentata di Km. 4, se questa è stabilita per la via di Sulmona, aumentata invece di Km. 6, se stabilita per la via di Avezzano o Roma-Termini. Di contro alla suddetta seconda distanza dovrà essere esposto un richiamo alla nota « Distanza virtuale » che dovrà essere trascritta a piè di pagina.

Nel prontuario manoscritto suddetto ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali si trova indicato il nome di Paterno con l'indicazione di « Casa cantoniera », tale caratteristica dovrà essere depennata.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 158.

Servizio Lavori e Costruzioni - Nuovo ordinamento.

Col 1° gennaio 1924 entrerà in vigore il nuovo ordinamento per gli organi periferici del Servizio Lavori e Costruzioni, stabilito nella deliberazione 27 giugno 1923, n. 1273, per il Compartimento

Digitized by Google

di *Bari* restando così completata l'attuazione del nuovo ordinamento per tutta la rete.

Conseguentemente cessano di funzionare secondo il vecchio ordinamento la Divisione Lavori di Bari e relativa Sezione interna e le Sezioni Lavori di Foggia e di Lecce.

In luogo degli Uffici soppressi funzioneranno dal 1° gennaio 1924 le nuove Sezioni Lavori di Bari e di Foggia.

Le linee e tronchi di linea comprese nella giurisdizione della Sezione di Bari sono quelle indicate nell'allegato alla Delibera- n. 1273 (Bollettino Ufficiale, n. 26-1923, pag. 311) con la sola diffrenza che invece della linea Ofantino (e) - Otranto (i) farà parte della Sezione di Bari la linea Trinitapoli (i) - Otranto (i) e pertanto il tratto Trinitapoli (i) - Ofantino (i) passa dalla Sezione di Foggia alla Sezione di Bari.

Per la Sezione Lavori di Foggia si richiama pure la Deliberazione n. 1273 (Bollettino citato) avvertendo che il tratto di linea Termoli (i)-Foggia (e) è passato alla Sezione di Castellammare Adriatico come da Ordine di Servizio n. 134-1923 ed il tratto Trinitapoli (i)-Ofantino (i) passa come sopra alla Sezione di Bari.

Con la stessa data 1° gennaio 1924 funzioneranno anche gli Uffici Patrimoniale e Speciale per il Compartimento di Bari aggregati alla Sezione Lavori di Bari.

Le nuove Sezioni Lavori di Bari e Foggia sono sedi contabili a norma delle disposizioni in vigore.

Nell'occasione si avverte che nel Compartimento di Bologna le stazioni di *Isola della Scala* sulla Dossobuono-Legnago e *Nogara* sulla Mantova-Cerea si considerano come appartenenti alla linea Bologna-Verona e perciò passano dalla Sezione Lavori di Ferrara alla giurisdizione della Sezione Lavori di Bologna.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 159.

Autonomia di gestioni merci.

Col 1° gennaio 1924 la gestione G. V. della stazione di Bologna e le gestioni P. V. di Genova P. Caricamento e di S. Benigno Calate cessano di essere autonome ed i vari servizi delle gestioni stesse passano alla dipendenza diretta di quei Capi Stazione titolari.

Dovrà pertanto modificarsi, in tal senso, l'allegato *A* all'Ordine di servizio n. 331-1913.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 160.

Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato.

La Società cooperativa edile ferroviaria « La Necessità » di Pistoia è ammesso a fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l' O. S. n. 82-1920.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Digitized by Google

Circolare N. 62.

Trasporti diretti a Gemona Ospedaletto.

Vien rilevato che, ben di frequente, trasporti destinati a Gemona Ospedaletto vengono dalle stazioni accettati con lettere di vettura sulle quali è dichiarata la sola indicazione di Gemona, il che induce in errore, spessissimo, chi deve istradare i trasporti stessi, i quali, in luogo di raggiungere la destinazione realè vengono diretti invece a Genova.

A Genova poi, e questo è in parte spiegabile per l'intenso traffico di quel centro, facilmente sfugge l'errore, donde la indebita assunzione in conto delle tasse con tutto quanto ne consegue per ricondurre alfine i trasporti all'effettivo loro destino.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutte le stazioni perchè esigano sempre dai mittenti la completa indicazione di Gemona Ospedaletto per i trasporti ivi diretti, avvertendo che ove il presente invito non ottenesse il risultato voluto, si farà carico agli agenti responsabili degli erronei istradamenti in oggetto.

Circolare N. 63.

Sigle convenzionali da applicarsi sui veicoli per indicare le località che hanno eseguito le visite periodiche e la verifica della tara.

(Vedere ordine di servizio n. 73-1923).

Essendo avvenute notevoli variazioni all'elenco delle Ditte private che riparano per conto delle Ferrovie dello Stato, si allega alla presente circolare un nuovo elenco delle Ditte in parola con l'indicazione della rispettiva sigla che devono usare per in-

Digitized by Google

dicare le visite periodiche, con o senza rialzo, e le verifiche di tara eseguite.

L'elenco in parola annulla e sostituisce quello corrispondente allegato alla circolare N. 30 pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 29 del 21 luglio 1921, mentre resta invariato quello riguardante le Officine F. S., le Squadre Rialzo ed i posti di verifica.

Distribuito agli agenti delle classi: 32, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Digitized by Google

Allegato alla Circolare N. 63-1923.

SIGLE	DITTE
	COMPARTIMENTO DI TORINO.
T (F.Cr)	« Fervet » Carmagnola.
T (Mp)	Officine Meccaniche - Pinerolo.
T (Ma)	A. Magliola e Figli - Santhià.
T (O.Sg)	Soc. Nazionale Officine Savigliano.
T (Tz)	Soc. Anon. Costruz. Mecc. Torrazza.
T (FIAT)	« Fiat » - Torino.
T (M.T.)	Officine Moncenisio - Torino.
T (M.C.)	Officine Moncenisio - Condove.
T (T.V.)	Officine Po - Trino Vercellese.
T (S.T.)	E. Magliola e C. - Settimo Torinese.
T (S.G.V.)	Soc. An. Coop. Costruz. Mecc. - S. Germano Vercellese.
	COMPARTIMENTO DI GENOVA.
G (Bg)	Soc. An. Ind. A. Bagnara - Sestri P.
G (Fi)	S. A. Piaggio e C. - Finalmarina.
G (Pg)	S. A. Piaggio e C. - Sestri P.
G (Tr)	Soc. An. V. Traverso e F. - Finalmarina.
G (A.Feg.)	Soc. An. « Ansaldo » Genova - Stabilimento di Fegino.
	COMPARTIMENTO DI MILANO.
M (Mc)	Soc. An. Off. Meccaniche - Milano.
M (Ef)	Officine Elettro Ferroviarie - Milano.
M (C.T.)	S. It. Carminati e Toselli - Milano.
M (F.Bg)	« Fervet » - Bergamo.
M (Ld)	Officine Mecc. Lodigiane - Lodi.

Digitized by Google

SIGLE	DITTE
M (C. M.)	Off. di Costa Masnaga (di C. Magni).
M (M.Td)	Soc. per lo sviluppo dell'aviazione - Milano Tal.
M (Bn)	Soc. An. Coop. di Costruz. Mecc. Bronese - Broni.
M (Cc)	Off. Mecc. Costr. in ferro Cancarini E. - Brescia.
	COMPARTIMENTO DI VENEZIA.
V (F.Cf)	« Fervet » Castelfranco Veneto.
V V.Cf.)	Off. Mecc. Paolo Viganò - Castelfranco Veneto.
V (M. S.)	Off. Mecc. della Stanga - Padova.
V (S.A.M.)	Off. della Sacimela dell'Ing. Colombo Coen - Mestre.
V (G.Vr)	Off. e Fonderie Galtarossa - Verona.
V (O.F.R.)	Off. Ferr. Roveretane - Rovereto.
	COMPARTIMENTO DI FIRENZE.
F (S.G.)	Soc. An. S. Giorgio - Pistoia.
F (Az)	Costruz. Ferrov. Meccaniche - Arezzo.
F (Ps)	S. A. Piaggio e C. - Pisa.
F (C.O.M.A.)	Soc. An. Coop. di lavoro fra Operai Metallurgici e Affini - Viareggio.
	COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.
Bl (Pc)	Officine Meccaniche Piacentine - Piacenza.
Bl (Rg)	Off. Mecc. Ital. - Reggio Emilia.
Bl (F.Bl)	« Fervet » - Bologna.
Bl (Cs)	Officine di Casaralta - Bologna.
Bl (Md)	Officine Meccaniche Italiane - Modena.

Digitized by Google

SIGLE	DITTE
	COMPARTIMENTO DI ROMA.
R (Ta)	Off. Mecc. (già A. Tabanelli) - Roma.
R (M.U.)	Soc. An. Off. Mecc. Umbre - Ficulle.
	COMPARTIMENTO DI ANCONA.
A (Ci)	Soc. An. Costruz. Mecc. A. Cecchetti - Portocivitanova.
	COMPARTIMENTO DI NAPOLI.
N (Ca)	Cant. Metall. It. (già Cattori) - Castellammare di St.
N (Np)	Off. Ferr. Meridionali - Napoli.
N (Cpl)	Opificio Mecc. e Fond. C. Coppola fu Antonio - Castellammare di Stabia
N (D. C.)	Costruz. e ripar. elettro meccaniche - Cav. R. De Caterina - Benevento.
	COMPARTIMENTO DI BARI
Ba (S.A.V.E.S.)	Soc. An. Vagoni e Serbatoi (S. A. V. E. S.) - Novoli (Lecce).
Ba (S.A.P.I.E.M.)	Soc. An. Per Industrie Elettro Meccaniche - Bari.
	COMPARTIMENTO DI TRIESTE.
Ts (CN. F.)	Cant. Nav. del Quarnaro - Fiume.
Ts (CN. M.)	Cant. Nav. Triestino - Monfalcone.
Ts (C. F.)	Coop. Fiumana fra Operai Metallurgici e Affini - Fiume.

Digitized by Google

Circolare N. 64.

Irregolare timbratura delle bollette per spedizioni a bagaglio.

Si è rilevato che nella compilazione delle bollette per spedizioni a bagaglio, mod. C. I-262 e C. I-262 *bis*, molte stazioni non si attengono a quanto dispone il primo capoverso del punto 3 dell'art. 28 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e telegrafi », circa la indicazione del numero del treno, giorno di spedizione, stazione destinataria, via da percorrere, quantità e peso dei colli, e che spesso omettono di apporre sulle dette bollette (matrice, scontrino e foglio di via) anche il timbro ad umido della stazione mittente, oppure lo appongono così malamente da riuscire spesso indecifrabile.

Poichè ciò da luogo a inconvenienti nella riconsegna dei bagagli ed a lagnanze, specialmente da parte di amministrazioni di ferrovie concesse, le quali, pei trasporti in servizio cumulativo, non hanno modo di stabilire, per la verifica dei loro conti, la stazione di provenienza, così si fa speciale raccomandazione di voler provvedere perchè gli inconvenienti di cui trattasi abbiano a cessare.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 *e* 22.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

SENTENZA

Trasporto viaggiatori - Sasso lanciato contro il treno - Lesione ad un viaggiatore - Irresponsabilità della Ferrovia.

La Ferrovia è tenuta a garantire la incolumità dei viaggiatori, ma la garanzia non può estendersi anche nel caso di danno arrecato per opera di fattori estranei al personale ed ai mezzi di trasporto.

La Ferrovia quindi non è tenuta a risarcire il danno sofferto da un viaggiatore, colpito da un sasso lanciato contro il treno dalla zona esterna della stazione.

CORTE DI APPELLO DI FIRENZE. — 19 giugno 1923 — *Pres.* Tanganelli, *est.* Spinosi — Ferrovie dello Stato c. Tempesti Raffaello.

DIRITTO.

Rileva la Corte in fatto, due circostanze sulle quali non vi è contestazione fra le parti, e ritiene le medesime — esattamente valutate — essenziali e decisive nella questione: il treno al momento del fatto era in moto, il sasso o altro corpo fu lanciato da destra dove nel parco della stazione evvi uno stecconato, mentre il fabbricato della stazione stessa relativamente alla direzione del treno è alla sinistra.

Il Tribunale dice che la colpa che l'attore addebita alle Ferrovie ha carattere contrattuale perchè si fa carico alle Ferrovie stesse, obbligate per legge di custodire le cose e le persone, di non avere adempiuto a tale obbligo attraverso l'opera dei propri dipendenti con la diligenza atta ad evitare l'infortunio e vuole che ogni esame sulla sussistenza o meno di tale colpa debba essere preceduta dall'accertamento delle circostanze di fatto che hanno dato luogo all'infortunio stesso.

Digitized by Google

Ritiene la Corte che il Tribunale sia stato corrivo in questa esigenza istruttoria alla quale certamente non sarebbe addivenuto se avesse meglio valutate le prime dichiarazioni orali e scritte del Tempesti circa il momento in cui il sasso lo colpì, e avesse dato minore importanza ai monelli abituali lanciatori di sassi fra i binari contro treni viaggiatori.

Quest'ultimo fatto nell'intenzione dell'attore presuppone l'accertamento che il lanciatore si trovasse in una zona della Ferrovia sottoposta alla vigilanza del personale ferroviario mentre lo stesso Tempesti disse e scrisse che il fatto avvenne *appena passata* la stazione e prosuppone anche che il sasso sia stato lanciato dove era lo stecconato e al di qua di questo il che da una parte è escluso dal Tempesti e dall'altra non è possibile stabilire neppure con calcoli balistici perchè nessuno vide il lanciatore e non si tenta neppure di provare ciò.

Osserva intanto in diritto che si potrà discutere di colpa quando per un certo avvenimento vi sia un legame qualsiasi che tocchi almeno,se non stringa, l'avvenimento stesso con la persona cui lo si vuole addebitare nelle conseguenze dannose, per avere la persona stessa fatto qualcosa chè l'avvenimento stesso determinò e non abbia fatto tutto quello che era necessario perchè l'avvenimento non si verificasse.

Questo per la colpa in genere, ma per quella contrattuale il concetto anzidetto subisce una restrizione perchè l'avvenimento deve costituire violazione di patti contrattuali. Qualsiasi altro avvenimento che non possa in modo alcuno rapportarsi, collegarsi nel modo anzidetto rientra nel fortuito che per nessuna ragione e per nessun caso può porsi a carico di chicchessia, agli effetti del risarcimento del danno da esso arrecato senza una espressa disposizione di legge intesa in senso diretto e non analogico. Si è detto già che le dichiarazioni orali e scritte dal Tempesti, fatte prima di qualsiasi competizione giudiziaria, hanno la loro importanza anche giuridica e non possono essere valutate dal Tempesti per comodo di difesa.

Egli dichiarò appena arrivato, dopo il sinistro, alla stazione di Firenze al personale competente per le indagini del caso, che il sasso fu tirato nel tratto Rifredi-Firenze, in prossimità del bivio del Mugnone — questa dichiarazione trova conferma in una let-

Digitized by Google

tera del Tempesti diretta al Capo Divisione, Ufficio Movimento, in data 19 settembre 1921, dove si dice che « appena passata la stazione di Rifredi veniva colpito....... ». È un sottilizzare senza profitto il dire oggi, a contestazione giudiziale iniziata, che si è voluto parlare della stazione fabbricato degli uffici e non del parco. Nella sera del fatto non parlò di stazione per far riferimento al luogo, disse invece che ciò avvenne in prossimità del Bivio del Mugnone, località più vicina conosciuta della quale certamente non si sarebbe parlato se il fatto come oggi si sostiene, fosse avvenuto nelle pertinenze della stazione.

Quindi treno in movimento fuori della stazione o parco di essa e ciò per confessione stragiudiciale, con efficacia giuridica, del Tempesti stesso all'Amministrazione convenuta.

Ciò essendo e mancando, come deve mancare, una precisa disposizione di legge che ponga a carico del vettore tutto quanto possa occorrere, anche per fattori esterni ed estranei al servizio, ad un viaggiatore lungo la linea, disposizione che non è consentito, come si è accennato, trovare nelle norme che regolano il trasporto delle cose il danno alle quali non può verificarsi se non per omessa custodia o per mancanza delle necessarie cautele, non può parlarsi di colpa di nessuna specie nel vettore.

Che l'incolumità del viaggiatore debba essere garantita è implicita ed essenziale convinzione del contratto di trasporto e quando la menomazione di essa non dipenda da caso fortuito, da forza maggiore o da colpa del viaggiatore, nessun dubbio che il vettore debba risarcire il danno, ma sarebbe enorme tale garanzia senza alcuna limitazione e quindi anche nel caso di danno per opera di fattori estranei al personale e ai mezzi di trasporto, imperocchè occorre sempre, per richiedere ad alcuno il risarcimento di un danno, un fatto di questo positivo o negativo che si riallacci all'avvenimento infortunistico.

Negli esposti termini di fatto nessuna supposizione può farsi circa l'autore sconosciuto del lancio del sasso o di un altro corpo per mettere questo in relazione con l'Amministrazione delle Ferrovie, il treno era in moto ed in aperta campagna; il lanciatore, non identificato neppure per la posizione e la distanza, non potè essere che uno dei non rari, in quel tempo segnatamente, malvagi che attentavano in agguato alla incolumità dei cittadini e dei

Digitized by Google

viaggiatori e per tale specie di malviventi ogni vigilanza era impraticabile segnatamente fuori delle appartenenze della stazione.

Nè a diversa conclusione potrebbe addivenirsi se si potesse ammettere che il sasso colpì il Tempesti mentre il treno era ancora nel parco della stazione come egli in giudizio tende a dimostrare. Il sasso colpì il Tempesti, si dice, mentre il treno era ancora nel parco della stazione e provenne dalla parte opposta del fabbricato degli uffici. Questo solo può essere per ipotesi ammesso; ignorasi però da dove sia stato lanciato e cioè se al di qua o al di là dello stecconato che recinge il parco dalla detta parte. È semplicemente arbitrario senza indizio di sorta volere, in base a calcoli balistici, mettere il lanciatore entro il parco fra i binari.

Il ragionamento che fa il Tempesti non fila diritto senza contrasti di sana critica; egli era, dice, al secondo posto a sedere, ed un sasso proveniente da fuori della palizzata non poteva colpirlo all'occhio perchè la parabola imposta al sasso dall'altezza della palizzata era fuori dell'occhio colpito; la trajettoria del sasso non potè che essere diretta e breve e questa non poteva che verificarsi ponendo il lanciatore al di qua dello stecconato. Si osserva che per presupporre un ostacolo nella palizzata per un lancio in linea diretta, bisogna mettere il lanciatore in prossimità della palizzata, ma nulla autorizza una tale supposizione non potendosi escludere che il lanciatore fosse discosto dalla palizzata e in luogo elevato relativamente a questa in modo che il sasso senza fare una parabola o una parabola non accentuata avesse colpito. Pertanto con qualsiasi sforzo di buona volontà il punto donde fu lanciato il sasso non può assolutamente con sicurezza stabilirsi; e l'ipotesi che di necessità rimane che il lancio del sasso siasi eseguito al di là della palizzata, toglie ogni valore alla asserita abitualità di monelli di tirare sassi tra i binari, abitualità che davvero avrebbe imposto al personale una più rigorosa vigilanza.

Quanto si è detto porta necessariamente a ritenere che la vigilanza del personale doveva limitarsi nell'ambito della stazione e non nella zona esterna a questa e non sarebbe stata possibile e non avrebbe potuto avere effetto di fronte al lanciatore di un sasso, in tempo di notte perchè l'azione malvagia non potè pre-

Digitized by Google

venirsi e richiese un attimo di tempo. Egli è perciò che comunque il fatto voglia considerarsi in base ai fatti accertati ed accertabili, in esso non può raffigurarsi alcuna forma di colpa e tanto meno una inadempienza. E poichè i fatti a provarsi non potrebbero spostare nessuna delle fatte considerazioni, l'Amministrazione appellante ha ragione nel considerare irrilevante e inconcludente la prova testimoniale dedotta ed ammessa dal Tribunale.

Dovendosi pertanto riformare la sentenza le spese di primo e di secondo grado in una agli onorari di assistenza e difesa debbono porsi a carico dell'attore Tempesti.

Digitized by Google

8

ANNO XVI - N. 51

20 DICEMBRE 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(4761) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Nel prospetto allegato alla deliberazione di S. E. il Commissario straordinario n. 2181 del 14 novembre 1923 (*Bollettino Ufficiale* n. 46, del 15 novembre 1923):

— a pag. 616. — Riparto traffico 2° Milano C., sostituire la linea Iselle-Rho (e) a quella Domodossola-Rho (e) e la linea Pino T.-Oleggio-Vignale (e) a quella Luino-Oleggio;

— a pag. 616. — Riparto traffico 3° Milano C., aggiungere la linea Tortona-Novi L. (e);

— a pag. 617. — Riparto traffico 2° Genova P. B., depennare la linea Tortona (e)-Novi L.;

— a pag. 617. — Riparto traffico 2° Treviso, aggiungere la linea S. Vito al Tagliamento-Portogruaro (e);

— a pag. 618. — Riparto traffico 1° Trieste, sostituire la linea Monfalcone (e)-Postumia alla Trieste-Postumia;

— a pag. 618. — Riparto traffico 2° Gorizia, leggere Monfalcone-Portogruaro (i), invece di Monfalcone-Portogruaro (e), e Gorizia C.-Aidussina, invece di Gorizia M.-Aidussina;

— a pag. 618. — Riparto traffico 2° Gorizia, sostituire la linea Udine-Tarvisio Sobborgo-Fusine Laghi a quella Udine-Tarvisio, ed aggiungere la linea Gemona-Casarsa (e);

— a pag. 619. — Riparto traffico 3° Roma, sostituire la linea Sulmona-Carpinone (i)-Caianello (e) a quella Sulmona-Isernia-Caianello (e);

—a pag. 620. — Riparto traffico 2° Benevento, sostituire la linea Caserta (e)-Cervaro (e) alla linea Caserta (e)-Foggia (e), e la linea Campobasso-Carpinone (e) alla linea Campobasso-Isernia (e);

— a pag. 620. — Riparto traffico 2° Benevento, aggiungere la linea Telese Cerreto-Telese Cerreto Bagni; e la linea Salerno (e)-Mercato S. Severino;

Digitized by Google

— a pag. 620. — Riparto 3° Salerno, leggere Torre Annunziata-Potenza I (i), invece di Torre Annunziata-Potenza;

— a pag. 620. — Riparto traffico 1° Taranto, aggiungere le linee Nasisi-Buffoluto e Bellavista-Nasisi-Colle Basso.

Nel prospetto allegato alla deliberazione di S. E. il Commissario straordinario n. 2187 del 14 novembre 1923 (Bollettino Ufficiale, n. 47 del 22 novembre 1923):

— a pag. 642, nell'intestazione della deliberazione togliere le parole « e Traffico »;

— a pag. 647. — Riparto movimento 2° Monfalcone, leggere Monfalcone-Gorizia C. (e), invece di Monfalcone-Gorizia (e);

— a pag. 647. — Riparto movimento 3° Gorizia, leggere Gorizia M.-Gorizia C.-Udine (e) invece di Gorizia C.-Gorizia M.-Udine (e);

— a pag. 647. — Riparto movimento 5° Udine, sostituire Fusine Laghi a Radice, e Tarvisio Sobborgo a Tarvisio;

— a pag. 650. — Riparto movimento 6° Sulmona, sostituire la linea Sulmona-Carpinone (i)-Caianello (e) a quella Sulmona-Carpinone (e);

— a pag. 651. — Riparto movimento 5° Campobasso, togliere la linea Carpinone-Caianello (e) e leggere Bivio Boscoredole-Carpinone (e), invece di Bivio Boscoredole-Carpinone (i);

— a pagg. 652 e 653. — Riparti movimento 3° Caltanissetta e 4° Catania, sostituire Pirato a Leonforte.

Digitized by Google

REGIO DECRETO 6 *dicembre* 1923, *n.* 2651, *contenente nuovi quadri di classificazione e nuove disposizioni sulle competenze accessorie pel personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù della delegazione di poteri conferita al Governo con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 19[illegible], n. 1[illegible];

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto il R. decreto 13 marzo 1921, n. 341;

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1[illegible];

Sentito il Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I quadri di classificazione degli stipendi del personale dipendente dalle ferrovie dello Stato annessi alla legge 7 aprile 1921, n. 368, sono sostituiti da quelli annessi al presente decreto (allegato *A*).

L'assegnazione delle qualifiche risultanti dai nuovi quadri di classificazione, in sostituzione di quelle precedentemente possedute dal personale in base ai vecchi quadri di classificazione, è fatta secondo quanto risulta dal quadro allegato *B*, tenuto conto delle disposizioni contenute negli articoli seguenti.

Le piante numeriche del personale degli uffici, escluso quello addetto all'unità navigazione e quello subalterno, sono stabilite in conformità all'allegato *C* al presente decreto. Per il restante personale saranno fissate con provvedimento del Commissario straordinario.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 dic. 1923, n. 29[illegible].

Digitized by Google

Art. 2.

In relazione alle dette piante numeriche, il Commissario straordinario provvederà, entro un triennio dalla data di applicazione del presente decreto, alle promozioni di grado che risultino necessarie, con le norme di cui all'articolo seguente.

Art. 3.

Le promozioni al grado primo saranno conferite a scelta, sotto l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 54 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 9 del decreto-legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e quelle ai gradi secondo e successivi saranno conferite unicamente per merito comparativo, salvo quelle derivanti da esami prescritti dal regolamento, e saranno deliberate dal Commissario straordinario:

per quelle ai gradi dal 1° al 2° dei quadri di classificazione approvati con legge 7 aprile 1921, n. 368, su proposta del Segretario generale;

per quelle ai gradi dal 3° al 9° dei quadri stessi su proposta della Commissione centrale di cui appresso, previe designazioni, per quelle ai gradi dal 4° al 9° delle Commissioni locali indicate parimenti in appresso;

per quelle ai gradi inferiori, sempre dei detti quadri, su proposta delle suddette Commissioni locali.

La Commissione centrale sarà presieduta dal Segretario generale, e ne faranno parte i dirigenti dei servizi centrali.

Le Commissioni locali, per il personale addetto ai servizi centrali ed ai relativi uffici distaccati, saranno presiedute per ciascun servizio dal dirigente, e ne faranno parte i funzionari incaricati della sostituzione di esso dirigente, nonchè i dirigenti dei singoli uffici, purchè di grado non inferiore al quarto od immessi ufficialmente nelle relative funzioni.

Le Commissioni locali per il restante personale saranno presiedute dal capo compartimento, e composte, per ciascuna specialità di servizio, dal capo della rispettiva unità e dai capi dei relativi uffici, purchè di grado non inferiore al quinto od immessi ufficialmente nelle relative funzioni.

Art. 4.

Le stesse modalità di cui agli articoli precedenti saranno osservate pel conferimento degli aumenti anticipati al personale, nella misura stabilita dal regolamento.

Digitized by Google

Art. 5.

E' assegnata la qualifica di ispettore di 1ª classe agli agenti che all'atto dell'inquadramento sono provvisti delle qualifiche di sotto ispettore, segretario capo, segretario tecnico capo, disegnatore capo, sotto cassiere e capo magazzino di 1ª classe, con anzianità di grado anteriore al 1° gennaio 1920.

Sono assegnate le qualifiche di segretario principale, segretario tecnico principale, disegnatore principale e revisore principale agli agenti che all'atto dell'inquadramento sono provvisti rispettivamente delle qualifiche di segretario di 1ª classe, segretario tecnico di 1ª classe o assistente dei lavori principale, disegnatore di 1ª classe e revisore, con anzianità di grado anteriore al 1° gennaio 1917.

Tanto gli uni quanto gli altri devono però essere considerati non demeritevoli del passaggio anzidetto, colla procedura di cui all'art. 3. In caso contrario gli agenti, la cui qualifica sia stata soppressa, conserveranno « ad personam » la qualifica di cui sono rivestiti e saranno inquadrati a seconda delle funzioni esercitate.

Gli agenti promossi al grado di ispettore di 1ª classe per effetto del presente articolo saranno considerati in soprannumero rispetto alla pianta stabilita per la qualifica stessa, sino a riassorbimento per successive promozioni o per eliminazioni dal servizio; in compenso resteranno vacanti altrettanti posti nel grado inferiore.

Art. 6.

Sono assegnate le nuove qualifiche di capo stazione di 2ª classe, capo gestione di 2ª classe, capo telegrafista di 2ª classe, capo deposito di 2ª classe, capo tecnico di 2ª classe, capo personale viaggiante di 2ª classe e controllore viaggiante di 2ª classe rispettivamente agli agenti, aventi le qualifiche di capo stazione, capo gestione, capo telegrafista, capo deposito, capo tecnico, capo personale viaggiante e controllore viaggiante, che, prima dell'applicazione dei quadri di classificazione annessi alla legge 7 aprile 1921, n. 368, possedevano le corrispondenti qualifiche di 1ª classe pei capi gestione e capi telegrafisti, e di 2ª classe pei rimanenti.

Art. 7.

Il personale femminile che sia ancora in servizio di ruolo al 1° marzo 1924 colle qualifiche di scrivana principale, scrivana, commessa, inserviente, manovale e guardabarriera,

Digitized by Google

conserva le qualifiche e gli stipendi o le paghe di cui è provvisto alla data medesima, restando escluso ogni successivo sviluppo di carriera od aumento di stipendio o paga.

Agli effetti però di tutte le altre disposizioni regolamentari (congedi, trattamento di malattia, competenze accessorie, ecc.), le scrivane principali, le scrivane e le commesse sono parificate ai commessi, le inservienti agli inservienti e le manovali ai manovali, mentre le guardabarriere conservano l'attuale trattamento.

Al personale femminile non spetta il premio stabilito dall'art. 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al presente decreto.

Art. 8.

In aggiunta allo stipendio stabilito dai nuovi quadri di classificazione è assegnato un supplemento di servizio attivo, nella misura risultante per ciascuna qualifica dai quadri medesimi.

Il supplemento di servizio attivo non è cedibile, nè pignorabile, nè sequestrabile e non è corrisposto al personale in congedo straordinario ovvero sospeso dal servizio o dallo stipendio, ed in genere quando non percepisce lo stipendio o lo percepisce in misura ridotta. Esso non è computabile agli effetti della pensione e dell'indennità di buonuscita dell'Opera di previdenza e quindi non è soggetto alle relative trattenute.

In qualunque caso di cambiamento di qualifica il supplemento è concesso nella misura stabilita per la nuova qualifica, anche se l'agente mantenga, come assegno personale, una eventuale eccedenza di stipendio.

Art. 9.

Gli stipendi risultanti dai vecchi quadri di classificazione sono aumentati, nella misura massima stabilita per la qualifica, dell'assegno di funzioni previsto dal R. decreto 14 gennaio 1923, n. 141, assegno che resterà contemporaneamente soppresso.

Gli stipendi stessi sono invece diminuiti:

a) dell'ammontare del supplemento di servizio attivo di cui all'articolo precedente;

b) di una somma, od a titolo di scompenetrazione di competenze accessorie od il cui ammontare resta compensato dal premio di interessamento o dalle altre competenze

Digitized by Google

speciali di servizio, la cui misura risulta dalla tabella allegato *D*;

c) di un'altra somma annua fissa stabilita, per ciascun grado dei vecchi quadri di classificazione, nella misura seguente:

L.	600	pei funzionari	dei gradi	1 a 3
»	750	»	»	4 e 5
»	900	per gli agenti	»	6 e 7
»	1050	»	»	8 e 9
»	1200	»	»	10 e 11
»	1300	»	»	12 e 13
»	1400	»	del grado	14.

Quando lo stipendio così ridotto risulti inferiore a quello minimo previsto dal nuovo quadro di classificazione per la qualifica assegnata all'agente, si attribuisce a questo tale stipendio minimo.

Art. 10.

La inscrizione del personale nei nuovi quadri di classificazione ha luogo in base agli stipendi risultanti dall'applicazione dell'articolo precedente.

Sia nel vecchio quadro di classificazione così modificato che nel nuovo, fra gli stipendi minimo e massimo di ciascuna qualifica, saranno stabiliti tanti valori intermedi dello stipendio quanti sono gli anni occorrenti per passare dall'uno all'altro, frazionando all'uopo ciascun aumento normale in un numero di quote pari al numero degli anni necessari per conseguirlo e poscia aggiungendo per ciascun anno la rispettiva quota al valore dello stipendio risultante per l'anno precedente.

Per ciascuno dei valori dello stipendio risultante dal vecchio quadro, sarà assegnato l'eguale valore di stipendio nel nuovo quadro, od, in mancanza di questo, quello immediatamente superiore.

L'agente assume nel nuovo quadro la classe normale di stipendio corrispondente al valore pure di stipendio assegnatogli nel quadro stesso, colla relativa decorrenza. Se la classe suddetta è inferiore allo stipendio risultante dall'applicazione dell'articolo precedente, l'agente conserva lo stipendio medesimo fino al passaggio alla classe successiva.

Digitized by Google

Art. 11.

Nell'inquadramento di cui all'articolo precedente si terrà conto anche degli eventuali assegni personali facenti parte integrante dello stipendio, di cui i singoli funzionari ed agenti fossero provvisti.

Qualora il vecchio stipendio risultante nel modo indicato fosse superiore a quello massimo stabilito per la qualifica dai nuovi quadri di classificazione, l'agente conserverà la differenza come assegno personale fino al conseguimento di una promozione, dopo la quale sarà assorbito dai successivi aumenti di stipendio.

Art 12.

Agli agenti la cui qualifica risultasse, all'atto dell'inquadramento, fusa con altra di grado inferiore sarà concesso un anno di maggiore anzianità nella classe del nuovo stipendio assegnato. Qualora lo stipendio assegnato sia uguale o superiore al massimo stabilito per la nuova qualifica attribuita, sarà concesso un assegno personale pari alla quota annuale dell'ultimo aumento previsto per la qualifica stessa. Inoltre i medesimi conservano « ad personam » la vecchia qualifica fino al passaggio a qualifica di grado superiore.

Il presente articolo non si applica agli agenti che vengono a beneficiare della disposizione di cui all'art. 5, nè a quelli che ottengono una promozione di grado posteriormente alla data di pubblicazione del presente decreto.

Art. 13.

Le ulteriori disposizioni eventualmente occorrenti per l'inquadramento del personale nei nuovi quadri di classificazione saranno da emanarsi per deliberazione del Commissario straordinario, di concerto col Ministro delle finanze.

Le controversie derivanti dall'applicazione del presente decreto saranno inappellabilmente risolute da una Commissione costituita del Segretario generale (presidente), dai capi dei servizi centrali e dal capo dell'ufficio contenzioso o loro sostituti, ed assistita da un funzionario di grado non inferiore al sesto in qualità di segretario.

Art. 14.

In via transitoria, per gli agenti in servizio alla data da cui ha vigore il presente decreto e per le rispettive famiglie, gli assegni di pensione e l'indennità di buonuscita dell'ope-

Digitized by Google

ra di previdenza, nonchè le relative trattenute a favore del fondo pensione e dell'opera medesima non potranno, per i servizi resi posteriormente al 1° marzo 1924, essere inferiori a quelli liquidabili in base agli stipendi goduti, secondo i vecchi quadri di classificazione, diminuiti della somma indicata all'art. 9, secondo comma, sub. *c*), salva l'osservanza delle altre norme in vigore all'atto della cessazione dal servizio.

Art. 15.

I quadri di classificazione degli stipendi e gli assegni di servizio attivo stabiliti dal presente decreto non possono essere variati che per legge.

Art. 16.

Al personale delle ferrovie dello Stato sono corrisposti, in più dello stipendio e del supplemento di servizio attivo, i compensi (indennità, premi, soprassoldi, ecc.) previsti dalle « Disposizioni sulle competenze accessorie » annesse al presente decreto (Alleg. *E*). Resta in pari tempo soppresso ogni altro compenso concesso in base alle « Disposizioni sulle competenze accessorie » approvate coll'art. 1 sub. *a*) del decreto Luogotenenziale 18 agosto 1917, n. 1393 ed alle modificazioni successive apportate alle disposizioni medesime.

Restano invece in vigore per il personale suddetto le disposizioni concernenti le indennità corrisposte a titolo di caroviveri vigenti alla data di applicazione del presente decreto.

Art. 17.

Quando ne sia riconosciuta la possibilità, in seguito a miglioramento della situazione economica, potrà essere disposta, con R. decreto, la riduzione delle indennità corrisposte a titolo di caro viveri.

Potranno per lo stesso motivo e nello stesso modo essere ridotte anche le competenze accessorie concesse al personale in base alle disposizioni di cui al 1° comma dell'articolo precedente.

Art. 18.

Il presente decreto non riguarda il personale addetto al Traghetto di Venezia. Per questo personale, per quello prov-

Digitized by Google

visorio ed aggiunto e per quello navigante delle ferrovie dello Stato sarà stabilito il nuovo trattamento economico con separato decreto.

Art. 19.

Il Commissario straordinario viene incaricato della emanazione delle norme di applicazione del presente decreto, che andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, salvo che per il nuovo inquadramento e per le competenze accessorie, per cui andrà in vigore dal 1° marzo 1924. Si intenderanno abrogate tutte le precedenti disposizioni in materia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 dicembre 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Digitized by Google

ALLEGATI

A) B) C) D

Digitized by Google

QUADRI DI

Personale degli uffici.

Gruppo o categoria	N. del grado	QUALIFICHE	Stipendi minimo	Stipendi massimo	Classi di stipendio ed risultanti dalle 0	1	2	3	4	5	6	7
A » » »	1 » » »	Capo servizio principale. Capo compartimento di 1ª classe Capo servizio Capo compartimento di 2ª classe	27,500		—	—	—	—	—	—	—	—
»	2	Ispettore capo superiore.	21,000	23,000	21,000	—	—	—	23,000	—	—	—
» »	3 »	Ispettore capo Cassiere principale.	17,800	20,500	17,800	—	—	—	19,000	—	—	—
» »	4 »	Ispettore principale Cassiere di 1ª classe	16,000	17,800	16,000	—	—	—	16,800	—	—	—
»	5	Ispettore di 1ª classe	13,700	16,000	13,700	—	—	—	14,300	—	—	—
B »	5 »	Ispettore di 1ª classe Cassiere di 2ª classe	9,500	16,000	9,500	—	10,500	—	11,[illegible]00	—	12,500	—
A	6	Ispettore di 2ª classe	11,500	12,500	11,500	12,500	—	—	—	—	—	—
B » » »	6 » » »	Segretario tecnico capo Segretario capo Disegnatore capo Revisore capo	11,600	13,700	11,600	—	—	—	12,100	—	—	—
A	7	Allievo ispettore	9,500	10,500	9,500	10,500	—	—	—	—	—	—
B » » »	7 » » »	Segretario tecnico principale Segretario principale Disegnatore principale. Revisore principale	9,500	11,600	9,500	—	—	—	10,100	—	—	—
» » » » »	10 » » » »	Segretario tecnico Segretario Disegnatore Revisore Assistente lavori.	7,000	9,500	7,000	—	7,600	—	—	8,200	—	—
C » »	10 » »	Segretario Disegnatore Assistente lavori	7,000	9,500	7,000	—	—	—	7,600	—	—	—
D'ordine V »	11 »	Commesso Aiutante assistente lavori	6,200	7,400	6,200	—	—	6,500	—	—	—	6,800
Subalterno V »	12 »	Ripartitore documenti Usciere capo	6,200	7,400	6,200	—	—	6,500	—	—	—	6,800
Subalterno VI »	14 15	Usciere. Inserviente	5,000	5,900	5,000	—	—	5,300	—	—	—	5,[illegible]

Digitized by Google

CLASSIFICAZIONE.

ALLEGATO *A*.

intervalli di tempo, in anni, fra gli aumenti normali differenze fra i numeri progressivi sottoindicati											Supplemento (art. 8)	*Annotazioni*
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,500	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,000	
20,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,500	
17,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,200	
15,100	—	—	—	16,000	—	—	—	—	—	—	1,000	
13,700	—	—	14,300	—	—	15,100	—	—	—	16,000	1,000	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	800	**Solo per i provenienti da allievo ispettore.**
12,900	—	—	—	13,700	—	—	—	—	—	—	800	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	700	
10,800	—	—	—	11,600	—	—	—	—	—	—	600	
—	8,800	—	—	—	9,500	—	—	—	—	—	500	
8,200	—	—	—	8,800	—	—	—	9,500	—	—	500	
—	—	—	7,400	—	—	—	—	—	—	—	450	
—	—	—	7,400	—	—	—	—	—	—	—	450	
—	—	—	[illegible],900	—	—	—	—	—	—	—	{ 690 210	

Digitized by Google

... elle stazioni.

Categorie	N.	QUALIFICHE	STIPENDI mi-nimo	STIPENDI mas-simo	0	1
I	6	Capo stazione principale				
»	»	Capo gestione principale				
»	7	Capo stazione 1ª classe	11,000	13,100	11,000	—
»	»	Capo gestione 1ª classe				
»	7	Capo telegrafista 1ª classe				
II	8	Capo stazione 2ª classe				
»	»	Capo gestione 2ª classe				
			10,400	11,000	10,400	—
»	8	Capo telegrafista 2ª classe				
III	9	Capo stazione 3ª classe				
»	»	Capo gestione 3ª classe				
			8,900	10,400	8,900	—
»	9	Capo telegrafista 3ª classe				
IV	10	Sotto capo	7,400	8,900	7,400	—
V	11	Commesso				
»	12	Manovratore capo	6,200	7,400	6,200	—
»	»	Deviatore capo				
VI	12	Guardamerci				
»	13	Capo squadra manovratori				
»	»	Capo squadra deviatori				
»	»	Guardasala	5,000	5,900	5,000	—
»	14	Manovratore				
»	»	Deviatore				
»	15	Manovale				

Digitized by Google

Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati														Supplemento (Art. 8)
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
														1,500
—	11,300	—	—	—	11,900	—	—	—	12,500	—	—	—	13,100	
														1,050
														750
														600
—	10,700	—	—	11,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
														540
														600
—	9,200	—	—	—	9,800	—	—	—	10,400	—	—	—	—	
														540
—	7,700	—	—	8,000	—	—	8,300	—	—	—	8,900	—	—	540
														450
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	1,050
														990
														1,200
														1,350
														1,290
—	[illegible]. 300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	690
														840
														750
														180

Digitized by Google

Personale dei treni.

Categoria	Numero del grad.	QUALIFICHE	STIPENDI minimo	STIPENDI massimo	0	1
III	7	Capo personale viaggiante principale	8,900	10,400	8,900	—
»	»	Controllore viaggiante principale				
»	[illegible]	Capo personale viaggiante 1ª classe				
»	»	Controllore viaggiante 1ª classe				
IV	[illegible]	Capo personale viaggiante 2ª classe	7,400	8,900	7,400	—
»	[illegible]	Controllore viaggiante 2ª classe				
»	10	Capo personale viaggiante 3ª classe				
»	»	Controllore viaggiante 3ª classe				
V	11	Conduttore capo	6,200	7,400	6,200	—
VI	12	Conduttore principale	5,000	5,900	5,000	—
»	13	Conduttore				
»	14	Frenatore				
»	15	Manovale				

Digitized by Google

Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati														Supplemento (Art. 8)
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
—	9,200	—	—	—	9,800	—	—	—	10,400	—	—	—	—	1,650 1,350 1,140 1,020
—	7,700	—	—	8,000	—	—	8,300	—	—	—	8,900	—	—	1,140 1,020 840 720
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	720
—	5,300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	1,020 480 240 180

Digitized by Google

Personale di macchina

Categoria	Numero del grado	QUALIFICHE	STIPENDI minimo	STIPENDI massimo	0	1
I	6	Capo deposito principale	11,000	13,100	11,000	—
»	7	Capo deposito 1ª classe				
II		Capo deposito 2ª classe	10,400	11,000	10,400	—
III		Capo deposito 3ª classe	8,900	10,400	8,900	—
IV	11	Macchinista	7,400	8,900	7,400	—
»	12	Macchinista T. M.				
V	12	Fuochista	6,200	7,400	6,200	—
»	»	Assistente T. E.				
VI	13	Capo squadra accenditori e manovali	5,000	5,900	5,000	—
»	»	Capo squadra accudienti e manovali				
»	14	Accenditore				
»	»	Accudiente				
»	15	Manovale				

Personale della linea.

Categoria	Numero del grado	QUALIFICHE	STIPENDI minimo	STIPENDI massimo	0	1
V	11	Sorvegliante	6,200	7,400	6,200	—
VI	13	Capo squadra cantonieri	5,000	5,900	5,000	—
»	14	Guardabisco				
»	15	Guardiano				
»	»	Cantoniere				

Digitized by Google

Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni, fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati														Supplemento (Art. 8)
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
—	11,300	—	—	—	11,900	—	—	—	12,500	—	—	—	13,100	2,250 1,800
—	10,700	—	—	11,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,800
—	9,200	—	—	—	9,800	—	—	—	10,400	—	—	—	—	1,800
—	7,700	—	—	8,000	—	—	8,300	—	—	—	8,900	—	—	1,500 420
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	420
—	5,300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	1,350 1,050 720 420 180
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	960
—	5,300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	1,050 360 240 180

Digitized by Google

Personale addetto al servizio di vigilanza.

Categoria	Numero del grado	QUALIFICHE	STIPENDI minimo	STIPENDI massimo	0	1
V	12	Capo guardia	6,200	7,400	6,200	—
VI	13	Sotto capo guardia	5,000	5,900	5,000	—
»	14	Guardia				

Personale tecnico, operaio e di manovalanza.

Categoria	Numero del grado	QUALIFICHE	STIPENDI minimo	STIPENDI massimo	0	1
I	6	Capo tecnico principale	11,000	13,100	11,000	—
»	7	Capo tecnico di 1ª classe				
II	8	Capo tecnico di 2ª classe	10,400	11,000	10,400	—
III	9	Capo tecnico di 3ª classe	8,900	10,400	8,900	—
IV	11	Capo squadra operai	7,400	8,900	7,400	—
»	»	Capo squadra verificatori				
V	12	Operaio di 1ª classe	6,200	7,400	6,200	—
»	»	Verificatore				
VI	13	Capo squadra manovali	5,000	5,900	5,000	—
»	13	Operaio				
»	14	Aiutante operaio				
»	15	Manovale				

Digitized by Google

Classi di stipendio ed intervalli di tempo, in anni fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati														Supplemento (Art. 8)
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	480
—	5,300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	780 480
—	11,300	—	—	—	11,900	—	—	—	12,500	—	—	—	13,100	1,950 1,500
—	10,700	—	—	11,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,500
—	9,200	—	—	—	9,800	—	—	—	10,400	—	—	—	—	1,500
—	7,700	—	—	8,000	—	—	8,300	—	—	—	8,900	—	—	1,200 900
—	6,500	—	—	—	6,800	—	—	—	7,400	—	—	—	—	900 750
—	5,300	—	—	—	5,600	—	—	—	5,900	—	—	—	—	1,050 900 240 180

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici: CARNAZZA.

Il Ministro delle finanze: DE' STEFANI.

Digitized by Google

ALLEGATO *B*

QUADRO DI EQUIPARAZIONE.

(Articolo 1).

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o Categoria
	Personale degli Uffici.			
1	Capo servizio	1	Capo servizio principale .	A
»	Ispettore sup. di 1ª classe	»	Capo compart. di 1ª classe	»
»	Capo compartimento di 1ª classe.	»	Capo compartimento di 1ª classe.	»
2	Ispettore sup. di 2ª classe	»	Capo compart. di 2ª classe	»
»	Sotto capo servizio . . .	»	Capo servizio	»
»	Capo compartimento di 2ª classe.	»	Capo compartimento di 2ª classe.	»
3	Capo divisione.	2	Ispettore capo superiore.	»
4	Ingegnere capo	3	Ispettore capo.	»
»	Ispettore capo.	»	Ispettore capo	»
»	Cassiere principale. . . .	»	Cassiere principale . . .	»
5	Ingegnere, Ispettore, Avvocato, Medico. } di 1ª classe	4	Ispettore principale . . .	»
»	Cassiere di 1ª classe . . .	»	Cassiere di 1ª classe . . .	»
»	Ingegnere, Ispettore, Avvocato, Medico.	5	Ispettore di 1ª classe. . .	»
»	Ispettore (1)	»	Ispettore di 1ª classe. . .	B
»	Cassiere	»	Cassiere di 2ª classe . . .	»
6	Segretario capo	6	Segretario capo	»
»	Sotto cassiere	»	Segretario capo	»
»	Segretario tecnico capo .	»	Segretario tecnico capo .	»
»	Disegnatore capo.	»	Disegnatore capo	»

(1) Proveniente dai gradi inferiori.

Digitized by Google

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria

Segue: *Personale degli Uffici.*

Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
7	Segretario principale. . .	7	Segretario principale. . .	B
»	Revisore principale . . .	»	Revisore principale . . .	»
»	Segretario tecnico principale.	»	Segretario tecnico principale.	»
»	Disegnatore principale. .	»	Disegnatore principale. .	»
8	Segretario di 1ª classe. .	10	Segretario	»
»	Revisore	»	Revisore.	»
»	Segretario tecnico di 1ª classe.	»	Segretario tecnico	»
»	Disegnatore di 1ª classe .	»	Disegnatore	»
»	Assistente dei lavori principale.	»	Assistente dei lavori. . .	»
9	Segretario	10	Segretario	»
»	Segretario tecnico	»	Segretario tecnico	»
»	Disegnatore	»	Disegnatore	»
»	Assistente dei lavori di 1ª classe.	»	Assistente dei lavori . .	»
10	Aiutante disegnatore. . .	10	Disegnatore (1)	C
»	Assistente dei lavori. . .	»	Assistente dei lavori (1) .	»
»	Applicato	»	Segretario (1)	»
11	Scritturale di 1ª classe. .	11	Commesso	V
»	Sorvegliante dei lavori. .	»	»	»
»	Usciere capo	12	Usciere capo.	»
»	Ripartitore documenti . .	»	Ripartitore di documenti.	»
»	Aiutante applicato. . . .	11	Commesso	»
12	Usciere di 1ª classe . . .	14	Usciere	VI
»	Scritturale	11	Commesso.	V
13	Usciere	14	Usciere	VI
14	Inserviente (uomini) . . .	15	Inserviente	»

(1) Quelli provvisti di licenza di scuola secondaria di 2° grado saranno inscritti nel gruppo B.

Digitized by Google

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria

Personale delle Stazioni.

Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
5	Soprintendente	5	Ispettore di 1ª classe. . .	B
6	Capo stazione principale .	6	Capo stazione principale.	I
»	Capo gestione principale .	»	Capo gestione principale.	»
7	Capo stazione di 1ª classe	7	Capo stazione di 1ª classe	»
»	Capo gestione di 1ª classe	»	Capo gestione di 1ª classe	»
»	Capo telegrafista principale	»	Capo telegrafista di 1ª classe	»
8	Capo stazione	9	Capo stazione di 3ª classe	III
»	Capo gestione	»	Capo gestione di 3ª classe	»
»	Capo telegrafisti	»	Capo telegrafista di 3ª classe	»
9	Sotto capo	10	Sotto capo	IV
10	Commesso di 1ª classe . .	11	Commesso	V
»	Capo fermata di 1ª classe	»	»	»
11	Capo fermata	»	»	»
»	Commesso	»	»	»
»	Manovratore capo	12	Manovratore capo	»
»	Deviatore capo	»	Deviatore capo	»
»	Assistente capo merci e materiale.	»	Guardamerci.	VI
»	Assistente capo sale	13	Guardasala	»
12	Assistente merci e materiale.	12	Guardamerci.	»
»	Assistente sale.	13	Guardasala	»
»	Capo squadra manovratori	»	Capo squadra manovratori	»
»	Capo squadra deviatori .	»	Capo squadra deviatori .	»
13	Manovratore	14	Manovratore.	»
»	Deviatore	»	Deviatore	»
14	Manovale	15	Manovale	»

Digitized by Google

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
	Personale dei Treni.			
7	Capo personale viaggiante principale.	7	Capo personale viaggiante principale.	III
»	Controllore viaggiante principale.	»	Controllore viagg. principale.	»
8	Capo personale viaggiante di 1ª classe.	8	Capo personale viaggiante di 1ª classe.	»
»	Controllore viaggiante di 1ª classe.	»	Controllore viaggiante di 1ª classe.	»
9	Capo personale viaggiante	10	Capo personale viaggiante di 3ª classe.	IV
»	Controllore viaggiante .	»	Controllore viaggiante di 3ª classe.	»
10	Conduttore capo	11	Conduttore capo	V
11	Conduttore principale . .	12	Conduttore principale . .	VI
12	Conduttore { ai viaggiatori / alle merci	13	Conduttore	»
13	Frenatore	14	Frenatore	»
14	Manovale	15	Manovale	»
	Personale di Macchina.			
5	Soprintendente	5	Ispettore di 1ª classe. . .	B
6	Capo deposito principale.	6	Capo deposito principale.	I
7	Capo deposito di 1ª classe	7	Capo deposito di 1ª classe	»
8	Capo deposito	9	Capo deposito di 3ª classe	III
10	Macchinista treni a vapore	11	Macchinista	IV
»	Macchinista treni elettrici			
11	Macchinista tradotte e manovre.	12	Macchinista tradotte e manovre.	»
»	Fuochista	12	Fuochista	V

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
	Segue: *Personale di Macchina.*			
11	Assistente treni elettrici .	12	Assistente treni elettrici .	V
12	Capo squadra accenditori e manovali.	13	Capo squadra accenditori e manovali.	VI
»	Capo squadra accudienti e manovali.	»	Capo squadra accudienti e manovali.	»
13	Accenditore	14	Accenditore	»
»	Accudiente	»	Accudiente.	»
	Personale di Linea.			
10	Sorvegliante della linea .	11	Sorvegliante	V
12	Capo squadra cantonieri .	13	Capo squadra cantonieri .	VI
13	Cantoniere di 1ª classe. .	15	Cantoniere.	»
»	Guardablocco	14	Guardablocco	»
14	Guardiano	15	Guardiano.	»
»	Cantoniere.	»	Cantoniere.	»
	Personale degli Approvvigionamenti.			
6	Capo magazzino di 1ª classe	6	Segretario capo	B
7	Capo magazzino	7	Segretario principale . .	»
»	Gerente principale. . . .	»	» » . . .	»
8	Segretario di 1ª dei magazzini.	10	Segretario	»
»	Gerente di 1ª classe . . .	»	»	»
9	Segretario dei magazzini .	10	Segretario	»
»	Gerente	»	»	»
10	Commesso di 1ª classe dei magazzini.	11	Commesso	V
11	Commesso dei magazzini .	»	»	»
12	Capo squadra dei magazzini.	13	Capo squadra manovali .	VI
14	Manovale	15	Manovale	»

Digitized by Google

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
	Personale di Custodia.			
11	Custode capo	12	Capo guardia	V
»	Guardaportone	»	» »	»
12	Custode	13	Sotto capo guardia . . .	VI
	Personale di Manovalanza.			
12	Capo squadra manovali .	13	Capo squadra manovali .	VI
14	Manovale	15	Manovale	»
	Personale Tecnico ed operaio.			
6	Capo tecnico principale .	6	Capo tecnico principale .	I
7	Capo tecnico di 1ª classe .	7	Capo tecnico di 1ª classe .	»
8	Capo tecnico	9	Capo tecnico di 3ª classe .	III
10	Capo squadra operai	11	Capo squadra operai . . .	IV
10	Capo squadra verificatori	»	Capo squadra verificatori	»
11	Sotto capo squadra operai	12	Operaio di 1ª classe . . .	V
»	Verificatore	»	Verificatore	»
12	Fuochista conduttore di caldaie e motori.	12	Operaio di 1ª classe . . .	»
»	Operaio di 1ª classe . . .	»	» »	»
13	Operaio	13	Operaio	VI
	Personale ausiliario degli Uffici.			
7	Archivista capo, aiutante capo.	7	Segretario principale . . .	B
8	Archivista, aiutante principale.	10	Segretario	»
9	Aiutante di 1ª classe . .	»	»	»
10	Aiutante di 2ª classe . .	»	» (1)	C

(1) Quelli provvisti di licenza di scuola secondaria di 2° grado saranno inscritti al gruppo B

Digitized by Google

VECCHIE TABELLE		NUOVE TABELLE		
Grado	Qualifica	Grado	Qualifica	Gruppo o categoria
	Personale di verifica veicoli.			
13	Untore	14	Aiutante operaio.	VI
	Personale degli scambi e manovre delle Officine e dei Depositi.			
13	Manovratore	14	Manovratore	VI
»	Deviatore	14	Deviatore	»

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici: CARNAZZA

Il Ministro delle finanze: DE' STEFANI.

Digitized by Google

ALLEGATO *C*.

PIANTE ORGANICHE DEL PERSONALE DEGLI UFFICI.

Gradi	QUALIFICHE	Quantità	TOTALE
1	Capi servizio principali e capi compartimento di 1ª classe	16	
1	Capi servizio e capi compartimento di 2ª classe	22	
2	Ispettori capi superiori	85	
3	Ispettori capi e cassieri principali	270	
4	Ispettori principali e cassieri di 1ª classe	420	
5	Ispettori di 1ª classe e cassieri di 2ª classe		
6	Ispettori di 2ª classe	685	
7	Allievi ispettori		
			1, 498
6	Segretari tecnici capi, segretari capi, disegnatori capi e revisori capi	746	
7	Segretari tecnici principali, segretari principali, disegnatori principali e revisori principali	1, 954	
10	Segretari tecnici, segretari, disegnatori e assistenti lavori	6, 193	
			8, 893
11	Commessi	(1) 3, 064	
			3, 064
	Totale . . .		13, 455

(1) Comprese le scrivane e le commesse fino ad eliminazione.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro delle finanze:
DE' STEFANI.

Digitized by Google

ALLEGATO *D*.

SOMME DA TOGLIERE DALLO STIPENDIO

all'atto dell'inquadramento nei nuovi quadri di classificazione in base al comma secondo (sub *b*) dell'art. 8

Grado	QUALIFICA — Secondo le vecchie tabelle	Somme da togliere dallo stipendio
	Personale dei treni	
7	Capi personale viaggiante principali . .	960
8	Capi personale viaggiante 1ª classe . .	840
9	Capi personale viaggiante	840
10	Conduttori capi	350
11	Conduttori principali . .	300
12	Conduttori	250
13	Frenatori	200
	Personale di macchina	
10	Macchinisti Tv-Te . .	1200
11	Macchinisti T. M. . . .	700
11	Fuochisti	700
11	Assistenti Te	700
12	Capi squadra accenditori e manovali . .	900
13	Accenditori	300

Grado	QUALIFICA — Secondo le vecchie tabelle	Somme da togliere dallo stipendio
	Personale di custodia	
11	Custodi capi	400
11	Guard portoni	400
12	Custodi	320
	Personale tecnico ed operaio	
6	Capi tecnici princ. . . .	1600
7	Capi tecnici di 1ª classe	1400
8	Capi tecnici	1200
10	Capi squadra operai . .	1200
10	Capi squadra verific. .	1000
11	Sotto capi squad. op. .	1200
11	Verificatori	900
12	Fuochisti C. C. M. . . .	720
12	Operai di 1ª classe . .	1000
13	Operai	900

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro delle finanze:
DE' STEFANI.

ALLEGATO *E.*

DISPOSIZIONI SULLE COMPETENZE ACCESSORIE.

CAPO I.

INDENNITÀ DI TRASFERTA.

Art. 1.

L'indennità di trasferta è corrisposta agli agenti che si recano fuori residenza per incarichi di servizio avuti dai loro superiori. Essa è corrisposta anche se la missione fuori di residenza ha luogo senza preventivo ordine del superiore dell'agente, quando questi, per l'indole delle attribuzioni che disimpegna, è obbligato a percorrere la linea: in tal caso la ragione della trasferta sarà documentata secondo modalità da stabilirsi dall'Amministrazione.

Per residenza s'intende la località in cui hanno sede l'ufficio, la stazione o l'impianto al quale l'agente appartiene. Per i sorveglianti della linea si considerano residenza il tronco cui appartengono e le stazioni finitime ad esso: per i capi squadra cantonieri, guardablocco, guardiani, cantonieri e guardabarriere (donne) il cantone proprio e quelli finitimi e per i guardiani in funzioni di guardalinee nonchè per i capi tecnici, capi squadra operai, operai e manovali addetti alla sorveglianza e manutenzione delle linee esercitate a trazione elettrica, il tratto di linea a ciascuno affidato e le stazioni finitime ad esso.

Art. 2.

L'indennità di trasferta si compone:

a) della *diaria*, la quale è corrisposta quando l'assenza dalla residenza supera le sette ore; se l'assenza supera le quattro ore e non le sette, la diaria è ridotta alla metà;

b) della *pernottazione*, la quale è corrisposta quando l'agente rimane assente dalla residenza, ne parte o vi ritorna nell'intervallo di tempo fra l'una e le cinque (queste ore comprese), semprechè abbia titolo alla intera od alla mezza diaria.

Per le trasferte di cui alla tabella *B* dell'art. 4 è concesso inoltre un *supplemento* per ogni periodo di 24 ore continuate di assenza dalla residenza.

Non compete alcuna indennità di trasferta:

quando l'assenza per missione sia di durata pari od inferiore a quattro ore;

quando la distanza, per via ferroviaria o carrozzabile, dalla stazione della residenza alla località di missione sia inferiore a 3 chilometri;

quando l'agente sia comandato in missione fuori residenza

Digitized by Google

nella località nella quale eventualmente tenga la propria dimora abituale.

La pernottazione non è corrisposta, anche se la missione dura più giorni consecutivi, quando l'agente abbia modo di ritornare giornalmente in residenza.

Art. 3.

Le trasferte si liquidano per periodi di 24 in 24 ore, a decorrere dall'ora di partenza.

Quando un agente compia più trasferte in uno stesso periodo di 24 ore, esse si cumulano agli effetti dell'art. 2, computando il periodo di 24 ore dall'ora di partenza per la prima missione.

Se l'agente, per recarsi fuori di residenza o per rientrarvi, si serve dei treni, la durata dell'assenza si misura sulle ore di partenza e di arrivo dei treni in base all'orario normale, senza tener conto dei ritardi eventuali, eccettuati quelli derivanti da interruzione di linee.

Art. 4

La misura dell'indennità di trasferta per le missioni nell'interno del Regno, e fino alle stazioni internazionali di confine (queste comprese) situate in territorio estero, risulta dal prospetto seguente:

TABELLA *A*				TABELLA *B*				
Gradi	Diaria	Pernottazione	Totale	Gradi	Diaria	Pernottazione	Supplemento	Totale
1	54	26	80	—	—	—	—	—
2-3	47	23	70	2-3	23	12	18	53
4-5	40	20	60	4-5	20	10	16	46
6-7	34	16	50	6-7	18	8	13	39
8-10	27	13	40	8-10	16	6	10	32
11-13	20	10	30	11-13	14	5	6	25
14-15	14	6	20	14-15	12	4	2	18

L'indennità della tabella *B* è corrisposta ai funzionari ed agenti che si recano in missione fuori residenza, entro la circoscrizione del Compartimento o Delegazione in cui hanno la propria residenza e fino alla stazione limitrofa compresa. A tale effetto si considerano limitrofe tutte le stazioni appartenenti ad un unico centro ferroviario.

Pei funzionari ed agenti aventi una giurisdizione limitata (sezione, riparto, ispettorato, tronco, ecc.) quando questa giurisdizione si estenda oltre i limiti del Compartimento di residenza, s'intenderà far parte del Compartimento stesso, agli effetti di cui al comma pre-

Digitized by Google

cedente, anche la parte eccedente i limiti anzidetti, fino alla stazione limitrofa, compresa.

L'indennità di trasferta è corrisposta in base alla qualifica effettiva dell'agente, indipendentemente dalle funzioni esercitate, anche se inerenti al grado superiore, salvo che queste siano disimpegnate in via permanente in base a deliberazione del Commissario, nel qual caso competerà la indennità di trasferta stabilita per il grado di cui sono esercitate le funzioni.

Art. 5.

Quando la missione si svolga senza interruzione in una stessa località, l'indennità di trasferta è ridotta di 1/3 dopo i primi trenta giorni e di 1/2 dopo i 90 giorni.

La riduzione di cui al comma precedente è mantenuta anche dopo che la missione continuativa in una stessa località sia stata interrotta per un periodo di tempo non maggiore di 8 giorni se per ragioni di servizio, e per un periodo anche maggiore se per altri motivi.

Art. 6

Nel caso di congedo durante la trasferta, le corrispondenti assenze dal servizio, computate a giornate intere, od eccezionalmente a mezze giornate, sono diffalcate dal periodo di trasferta.

Se un agente in congedo è comandato in trasferta, la durata di questa si computa dall'ora di partenza dal luogo di congedo a quella in cui vi ritorna, o ritorna in residenza.

Art. 7.

All'agente, colpito da infortunio nell'esercizio delle proprie attribuzioni mentre si trova a prestare servizio fuori residenza, si corrisponde, indipendentemente da quanto potrà spettare in base al trattamento d'infortunio, l'indennità di trasferta fino a quando, a giudizio insindacabile dei sanitari dell'Amministrazione, si trovi nell'impossibilità di restituirsi in residenza.

Tale trattamento può essere concesso, in tutto od in parte, in casi giudicati dall'Amministrazione eccezionali, anche ad agenti che cadano malati fuori residenza durante il loro servizio, per cause non imputabili all'agente.

Art. 8.

All'agente che, citato in giudizio come testimone, debba recarsi fuori residenza, è lasciata facoltà di scegliere tra l'indennità di trasferta e quella stabilita dalle tariffe giudiziarie (restando inibito il cumulo delle due indennità), quando sia chiamato a deporre:

a) a richiesta dell'Amministrazione ferroviaria, in cause civili,

b) a richiesta del Pubblico ministero, dell'imputato o dell'Amministrazione ferroviaria, in procedimenti penali nei quali l'Amministrazione sia citata o volontariamente intervenuta come civilmente responsabile;

Digitized by Google

c) a richiesta del Pubblico ministero o dell'amministrazione ferroviaria, in procedimenti penali per reati commessi in danno dell'Amministrazione o nei quali essa risulti parte lesa, denunciante, querelante o costituita parte civile;

d) nelle inchieste di cui alla legge per gl'infortuni sul lavoro, avvenuti in occasione del servizio ferroviario.

L'agente è tenuto a riscuotere l'indennità stabilita dalle tariffe giudiziarie, anche se opti per l'indennità di trasferta salvo, in questo caso, il diritto ad ottenere dall'Amministrazione la eventuale differenza in più. L'agente ha l'obbligo, in ogni caso, di versare l'importo del viaggio in terza classe a tariffa differenziale *A*, quando abbia viaggiato con biglietti gratuiti, compresi quelli di concessione personale ordinaria, i quali, nel caso speciale, sono considerati come concessioni attinenti al servizio.

Art. 9.

E' concessa l'indennità di trasferta all'agente che si reca fuori residenza:

a) perchè leso in un infortunio sul lavoro, o perchè scelto dal pretore a rappresentare l'infortunato, quando l'uno e l'altro siano citati per l'inchiesta sull'infortunio;

b) perchè imputato di infortunio sul lavoro in danno di altri agenti, quando sia citato a comparire davanti all'autorità giudiziaria e semprechè dal processo risulti irresponsabile del fatto;

c) per recarsi alle preture onde asseverare verbali di contravvenzione o deporre nel relativo procedimento;

d) per deporre in inchieste amministrative;

e) per prendere parte ad esami e subire visite mediche per le abilitazioni di servizio che è obbligato a conseguire; è concessa anche per esami di promozione o di passaggio di categoria e per le relative visite mediche semprechè l'agente consegua l'idoneità;

f) per visite e cure mediche ordinate dall'Amministrazione, salvo che l'agente sia ricoverato a spese di questa in appositi istituti per cura od accertamento delle conseguenze di infortuni sul lavoro;

g) per presentarsi al Consiglio di disciplina quando non venga da questo deliberata una punizione disciplinare a suo carico.

Art. 10.

E' in facoltà dell'Amministrazione di accordare in tutto o in parte l'indennità di trasferta agli agenti incaricati della provvista e distribuzione dei viveri, quando, per la durata dell'assenza dalla residenza, sia presumibile che essi incontrino spese di mantenimento.

Art. 11.

Al personale di macchina e dei treni ed a quello che eventualmente ne disimpegna le funzioni non compete l'indennità di trasferta per i servizi fuori di residenza effettuati nella circoscrizione o per conto del deposito o della stazione cui è addetto stabilmente (intendendosi per tali servizi compensato con le indennità e coi premi speciali per esso stabiliti dai capi VIII e IX), salvo il caso in cui per interruzione di linee, rimanga fuori residenza almeno 48

Digitized by Google

ore oltre l'ora nella quale, per il turno o per il servizio prestabilito, avrebbe dovuto farvi ritorno; in tal caso l'indennità di trasferta si liquida a partire dall'ora in cui il ritorno avrebbe dovuto aver luogo.

E' pure concessa l'indennità di trasferta, ma non le indennità e premi speciali di cui al capo VIII, al personale di macchina:

a) quando presta servizio sulle locomotive come pilota o viaggia su di esse per istruzione;

b) quando accompagna locomotive spente da un deposito ad un altro, o da un deposito ad un'officina o viceversa.

Art. 12.

All'agente che, per motivi di servizio, si reca:

a) da una stazione ad un'altra distante da 3 a 5 chilometri;

b) da una stazione ai paesi che ad essa fanno capo e pure distanti da 3 a 5 chilometri;

c) da una stazione ad un'altra distante più di 5 chilometri nei casi stabiliti dal Commissariato, in cui esistano fra le due località frequenti ed economici mezzi di comunicazione;

è corrisposta soltanto la metà della diaria della tabella *B* quando la permanenza comandata nel luogo di missione, durante 24 ore, non sia inferiore a ore 7 complessivamente.

Si intendono far parte delle stazioni i depositi, i magazzini, le officine e gli altri impianti situati nel recinto di esse. Agli agenti degli uffici ivi situati è applicabile il trattamento di cui *sub a*) e *c*) solo quando siano distaccati ad altra stazione in sussidio o sostituzione del personale esecutivo; negli altri casi nulla loro compete.

Lo stesso trattamento di cui al presente articolo compete all'agente che si rechi in missione lungo la linea, ad un punto distante da 3 a 5 chilometri dalla stazione della residenza; nel caso che nella residenza dell'agente vi siano più stazioni, la distanza si computa dalla stazione della residenza più prossima al luogo di missione.

Art. 13.

Le indennità per le missioni all'Estero e nelle Colonie e le relative modalità di pagamento sono stabilite dal Commissario, di concerto col Ministro per le finanze.

Per le missioni nel continente europeo tali indennità sono computabili a periodi interi di 24 ore a decorrere dall'ora di partenza da una stazione internazionale di confine all'ora di arrivo al ritorno ad una di esse. I residui di tempo inferiori a 24 ore si aggiungono al tempo impiegato per recarsi dalla residenza alla stazione internazionale di confine nell'andata e viceversa al ritorno, per il quale si applica la trasferta di cui all'art. 4.

Per le missioni all'estero che si prolunghino oltre 30 giorni, con assegnazione dell'agente ad una medesima località, le indennità di cui al presente articolo sono ridotte di un quinto per il restante periodo, a meno che l'Amministrazione non creda di assegnare un compenso fisso a norma dell'articolo seguente.

La missione s'intende interrotta, agli effetti del precedente comma, quando l'agente per ordine superiore debba allontanarsi dalla località di missione per oltre 30 giorni consecutivi.

Nei giorni in cui l'agente si sposta per servizio dalla località di

Digitized by Google

prolungata missione all'estero l'indennità di trasferta ridotta o la trentesima parte del compenso fisso mensile corrisposto in sua vece, è integrata colla differenza rispetto alla trasferta intera.

Art. 14.

In luogo delle indennità di cui agli articoli precedenti possono essere assegnate, per deliberazione del Commissario, indennità fisse mensili con le modalità da determinarsi di volta in volta, quando ciò si ritenga opportuno per le difficoltà di precisare i periodi di assenza dalla residenza, per l'indole speciale degli incarichi affidati all'agente, per il carattere continuativo della missione sia in Italia che all'estero, o per altri motivi speciali.

Analoga indennità, può essere concessa ai funzionari dei gradi 4° e 5° incaricati di sopraintendere direttamente al servizio che si svolge in diversi impianti (stazioni, scali, bivi, depositi ecc.), considerati come facenti parte della residenza. La misura dell'indennità sarà stabilita dal Commissario entro un massimo di L. 150 mensili, a seconda dei disagi e delle spese a cui gli interessati possono andare incontro nell'adempimento dell'incarico affidato. Lo stesso trattamento, ma in misura minore, può essere esteso ai funzionari ed agenti dei gradi 5° e 6° che coadiuvano quelli precedentemente indicati.

Le indennità suddette sono ridotte di un trentesimo per ogni giornata di assenza dal servizio, od in cui gli interessati abbiano titolo alla normale indennità di trasferta.

Art. 15.

Oltre alle indennità di trasferta, l'agente in missione ha diritto al rimborso delle spese sostenute, nei casi seguenti:

1° per l'uso della vettura dall'abitazione alla stazione, prima della partenza e viceversa al ritorno in residenza, occorrente per il trasporto di bagaglio personale, quando, per la durata dell'assenza o per le circostanze in cui la missione ha luogo, l'uso della vettura sia ritenuto giustificato; i rimborsi non possono superare la misura stabilita dalle tariffe fissate dalle competenti autorità

2° quando debba viaggiare per un percorso superiore ad un chilometro, per portarsi alla località di missione, all'inizio di questa, e viceversa al termine della medesima, senza essere munito di permesso di viaggio gratuito, su ferrovie, tramvie, piroscafi, diligenze, automobili, nel quale caso dovrà conservare e presentare le ricevute delle spese fatte ogni qualvolta è possibile. In mancanza di detti mezzi di trasporto, è corrisposta, per chilometro o frazione di chilometro percorso, l'indennità di L. 1 ai funzionari dei gradi 1° a 5°, e di L. 0,75 al personale degli altri gradi. L'indennità non spetta per i percorsi fatti nella località di missione per recarsi dal luogo ove l'agente ha preso alloggio o consuma i propri pasti a quello di lavoro o viceversa, o per portarsi da un punto all'altro di lavoro, ovvero lungo le linee ferroviarie;

3° quando per il disimpegno della missione sia obbligato a portare pacchi voluminosi, istrumenti geodetici e simili;

4° quando incontri spese per corrispondenza postale e telegrafica per ragioni di servizio.

Digitized by Google

CAPO II.

INDENNITA' DI TRASLOCO.

Art. 16.

Nei traslochi l'Amministrazione provvede al trasporto gratuito, sulle ferrovie e sulle linee di navigazione da essa esercitate, dell'agente e delle persone di famiglia con lui conviventi permanentemente, ed al trasporto del loro mobilio e di scorte di generi alimentari e di combustibili, limitatamente alle quantità che possono ritenersi proporzionate alle condizioni dell'agente. Quando il trasporto debba effettuarsi con mezzi diversi da quelli sopraindicati, è concesso il rimborso delle relative spese, salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo seguente.

Art. 17.

Sono accordate le indennità, di cui agli articoli seguenti, quando il trasloco abbia luogo:

a) di ufficio, cioè ad iniziativa dell'Amministrazione;

b) su domanda dell'agente motivata da malattia, la quale, a giudizio insindacabile dei sanitari dell'Amministrazione, sia riconosciuta contratta per causa di servizio e tale da rendere necessario il trasloco;

c) su domanda dell'agente dopo una permanenza per almeno tre anni in località di malaria grave, quando l'agente stesso abbia chiesto di essere traslocato in località salubre o di malaria lieve.

Sono pure accordate le indennità suddette dopo l'aspettativa, semprechè questa sia stata motivata da ragioni di salute o per servizio militare, quando l'agente sia destinato a residenza diversa da quella ove si trovava prima dell'aspettativa stessa.

Salvo quanto precede, nessuna indennità e rimborso di spesa compete all'agente traslocato in seguito a sua domanda, ma il Commissariato può accordare, in tutto o in parte, le indennità e i rimborsi di spesa all'agente che sia traslocato per domanda causata da gravi ragioni di salute sua non dipendenti dal servizio o di salute della famiglia, per le quali dai sanitari dell'Amministrazione sia stata riconosciuta la necessità del trasloco.

Art. 18.

All'agente traslocato è concesso un compenso pari a quattro indennità di trasferta, se la distanza tra la vecchia e la nuova residenza non supera chilometri 300; oltre tale distanza si corrisponde un'ulteriore indennità di trasferta per ogni 300 chilometri in più o frazione di essi.

E' inoltre concessa la metà del compenso suddetto all'agente per il coniuge che non sia al servizio dell'Amministrazione, e per ciascuno dei figli, purchè l'uno e gli altri con lui conviventi, ed un quarto del compenso stesso è concesso per ciascun genitore e per ciascun fratello o sorella dell'agente, purchè risultino conviventi ed a suo carico da oltre tre mesi

Digitized by Google

In caso di trasloco contemporaneo di un'agente (donna) e del marito, pure dipendente dall'Amministrazione, spettano alla medesima le sole indennità di trasferta nella misura stabilita dal primo comma del presente articolo, e non l'indennità percentuale di cui all'articolo seguente.

I compensi considerati nel presente articolo non si corrispondono quando il trasloco si effettui entro i limiti di uno stesso comune, salvo casi eccezionali nei quali il Commissariato autorizzi a concederli in tutto o in parte.

Art. 19.

A compenso delle spese di vettura e d'imballaggio e di altre inerenti al trasporto dei mobili, delle masserizie, delle scorte e del bagaglio, in occasione di cambiamento di residenza, è concessa una indennità pari al tre per cento dello stipendio annuo (escluso qualunque altro assegno) agli ammogliati o vedovi con prole convivente ed ai celibi o vedovi senza prole, quando abbiano i genitori, sorelle o fratelli. conviventi ed a carico da oltre 3 mesi.

Per ogni figlio a carico si corrisponde in più il 0,50 per cento dello stipendio annuo, come sopra.

Ai celibi o vedovi senza prole e senza parenti conviventi si corrisponde l'indennità del tre per cento quando trasportino almeno dieci quintali di mobilio, e dell'uno per cento in caso diverso.

Le indennità, di cui sopra, sono ridotte di un quarto, quando nella vecchia e nuova residenza gli alloggi si trovino nei recinti della stazione; sono ridotte della metà quando nella stessa residenza l'agente passi, per ordine dell'Amministrazione, da uno ad altro alloggio dell'Amministrazione stessa o da un alloggio dell'Amministrazione ad altro privato e viceversa, o quando l'agente. trasferito da una ad altra stazione della medesima città o comune, passi da un alloggio privato ad altro alloggio privato e l'Amministrazione riconosca la necessità del cambiamento.

La metà dell'indennità è corrisposta anche nel caso che l'Amministrazione, dovendo fare dei restauri nei propri fabbricati, obblighi l'agente ivi alloggiato a trasportare altrove tutto o parte del mobilio; la stessa indennità si corrisponde anche quando l'agente ritorni ad occupare l'alloggio.

Art. 20.

Nei casi di trasloco sono rimborsate le spese di trasporto del mobilio e delle scorte dall'abitazione alla stazione di partenza e dalla stazione di arrivo alla nuova abitazione, quando l'agente abiti o vada ad abitare in alloggio privato.

Il rimborso è fatto in base al prezzo di tariffa stabilito con le agenzie locali per la presa e consegna delle merci a domicilio ed. ove tali agenzie non esistano, in base alle consuetudini locali.

Al trasporto provvede invece l'Amministrazione, a mezzo del proprio personale, quando l'agente abiti o vada ad abitare in alloggi situati nel recinto delle stazioni.

Dal rimborso sono escluse le spese relative al dazio di consumo, fatta eccezione della tassa per visita daziaria a domicilio.

Digitized by Google

Art. 21.

Agli agenti addetti alla sorveglianza ed ai lavori delle linee in luogo dei compensi e delle indennità di cui ai precedenti articoli, si corrisponde il compenso di L. 50 se appartenenti ai gradi 11° e 13° e di L. 30, se appartenenti ai gradi 14° e 15° quando il trasporto del loro mobilio si effettui esclusivamente coi carrelli, anzichè coi treni.

Tale compenso è ridotto alla metà per gli agenti celibi e vedovi, senza parenti conviventi ed a carico.

Art. 22.

L'agente traslocato, che non conduca seco la famiglia nella nuova residenza, riceve le indennità ed i compensi previsti dagli articoli precedenti per i celibi, salvo a percepire la differenza rispetto al trattamento stabilito per l'agente con famiglia, quando questa si sia stabilmente sistemata nella nuova residenza, e sia quindi avvenuto anche il trasporto del rispettivo mobilio.

Art. 23.

Quando l'agente traslocato non possa rescindere il contratto di affitto nè subaffittare l'alloggio, ed antecedentemente all'ordine di trasloco abbia soddisfatto a quanto prescrive l'articolo seguente è concesso il rimborso della pigione per il tempo in cui l'alloggio resti disabitato, e ciò anche nel caso di passaggio da un alloggio privato ad altro dell'Amministrazione nella stessa residenza.

Quando il contratto non prestabilisca un'indennità per la rescissione, l'agente dovrà domandare all'Amministrazione a quali condizioni egli possa pattuirla.

Se l'agente subaffitti l'alloggio ad un prezzo inferiore a quello da lui stipulato col locatore, gli sarà rifusa la differenza, quando abbia pel subaffitto ottenuto il preventivo assenso del superiore locale. A meno che le consuetudini locali od il contratto stipulato dall'agente non stabiliscano una durata minore, il rimborso non può essere maggiore di due mesi di pigione per le camere o gli alloggi mobiliati, e di sei mesi, per gli alloggi vuoti. I due o sei mesi decorrono dal giorno della consegna delle chiavi dell'alloggio a norma dell'articolo seguente.

Il Comitato d'esercizio può, eccezionalmente, autorizzare rimborsi di pigione per un tempo superiore ai sei mesi per gli alloggi vuoti, ma in nessun caso superiore ad un anno, quando, per le consuetudini locali, l'agente abbia dovuto stipulare un contratto di locazione di lunga durata.

L'Amministrazione non riconoscerà un prezzo di affitto che non sia proporzionato al numero dei componenti la famiglia dell'agente conviventi ed a suo carico, ed alle sue condizioni economiche come dipendente dall'Amministrazione. La misura del fitto da rimborsare sarà stabilita insindacabilmente dall'Amministrazione.

Art. 24.

Per il rimborso, di cui al precedente articolo, il contratto deve essere intestato all'agente, il quale ha l'obbligo, appena lo

Digitized by Google

abbia stipulato, di darne comunicazione al proprio capo immediato e compilare il modulo a tal fine istituito.

L'agente, che abbia titolo a rimborso, deve consegnare il quartiere libero e le chiavi di esso al proprio superiore, quando non abbia potuto rescindere la locazione o subaffittare l'alloggio. Questi provvederà per la restituzione a tempo debito delle chiavi al proprietario od all'agente, rispettivamente, nel caso che il rimborso comprenda tutto il restante periodo della locazione o si limiti ad un tempo minore.

Il rimborso della pigione decorre dalla data di consegna delle chiavi, purchè non anteriore di una settimana alla data del trasloco.

Art. 25.

Il Commissariato può concedere all'agente traslocato maggiori compensi per le spese eccezionali che, indipendentemente dalla propria volontà o da sua negligenza o colpa, egli avesse dovuto incontrare sia per un'anormale durata del viaggio o per ritardo nel trasporto dei mobili, sia, ove si tratti di agente che abita nei locali dell'Amministrazione, per aver dovuto abbandonare l'alloggio prima della partenza o per non averlo potuto occupare al momento dell'arrivo, sia infine per altre eccezionali condizioni nelle quali il trasloco venisse effettuato.

Per gli atti preparatori e consecutivi al trasloco è concesso, indipendentemente dal congedo regolamentare, il permesso di assentarsi dal servizio, senza perdere lo stipendio, per non oltre sei giorni complessivamente agli agenti con famiglia e tre giorni agli altri, se la distanza fra le due residenze non supera i 300 chilometri, ed un giorno in più per ogni 300 chilometri, o frazione, successivi, quando la distanza è maggiore.

CAPO III.

SOPRASSOLDO DI LOCALITA'.

Art. 26.

Agli agenti residenti nelle località nelle quali si trovano le stazioni internazionali di confine, o nelle località e linee situate fra il confine italiano e le stazioni medesime, è corrisposto un soprassoldo mensile nella misura seguente:

GRADI	Località e linee di confine situate in territorio	
	Estero — Lire	Nazionale — Lire
5 e superiori	80	40
6-7-8	70	35
9-10-11	60	30
12-13-14-15	50	25

Digitized by Google

Il soprassoldo è ridotto di un terzo per gli agenti che hanno l'alloggio nei fabbricati dell'Amministrazione a termini dell'art. 33 e per gli agenti celibi o vedovi senza prole, che non hanno conviventi ed a carico i genitori o fratelli o sorelle.

Il soprassoldo è corrisposto in base al grado dell'agente indipendentemente dalle funzioni da esso esercitate

Art. 27.

In via transitoria e non oltre il 1º marzo 1927, gli agenti assunti prima del 26 ottobre 1917 conservano titolo al soprassoldo di località di cui all'art. 84 delle disposizioni sulle competenze accessorie annesse al regolamento sul personale approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, secondo le prescrizioni in esso articolo contemplate.

Art. 28.

Il soprassoldo di località per la residenza di Roma, di cui all'art 75 delle disposizioni sulle competenze accessorie citate all'articolo precedente, è soppresso a decorrere dalla data di pubblicazione delle presenti disposizioni.

I funzionari ed agenti che alla data anzidetta fruiscono del soprassoldo stesso lo conservano transitoriamente *ad personam*, nella misura con la quale ne fruiscono, fino a quando lo stesso non resti assorbito dai successivi aumenti di stipendio.

CAPO IV.

INDENNITA' DI MALARIA.

Art. 29.

L'indennità di malaria è corrisposta agli agenti stabili od in prova, provvisti di stipendio non superiore a L. 8900 annue:

a) che risiedono permanentemente nelle località dichiarate malariche con R. decreto in applicazione del testo unico di legge 1º agosto 1907, n. 636;

b) che in dette località prestano temporaneamente servizio per almeno 15 giorni consecutivi, in questo caso l'indennità è corrisposta dal primo giorno di servizio nella località malarica.

Le località dichiarate malariche sono dall'Amministrazione classificate in due zone, di malaria grave o lieve, a seconda dell'intensità della malaria. Le località dichiarate malariche posteriormente alla pubblicazione del presente regolamento saranno classificate in malaria lieve, salvo a provvedere alla revisione della classificazione dopo un sufficiente periodo di osservazione.

L'Amministrazione provvederà alla revisione della classificazione delle zone malariche quando abbia ragione di ritenere che siano mutate le condizioni sanitarie delle singole località

Art. 30.

La misura giornaliera dell'indennità di malaria è stabilita in L. 1.50 per la zona grave ed in L. 0.40 per la lieve.

Digitized by Google

L'indennità di malaria è corrisposta dal 1° giugno al 30 novembre di ciascun anno.

Per l'agente, che risiede in località di malaria grave, l'indennità è integrata con un supplemento giornaliero pari a tante quote di L. 0.20 quanti sono i figli conviventi ed a carico e la moglie, se convivente.

Alla guardabarriera (donna) è corrisposta l'indennità, in misura pari alla metà di quella suindicata, senza il supplemento per i figli, quando abbia il marito percipiente l'indennità di malaria e col supplemento intero in caso diverso

Al marito non spetta il supplemento relativo alla moglie guardabarriera percipiente l'indennità di malaria.

Art. 31.

L'indennità di malaria è corrisposta per i giorni di presenza in servizio, nonchè per quelli di assenza che sia dovuta:

a) a constatata malattia o ad infortunio sul lavoro, fino a quando è corrisposto in tutto od in parte lo stipendio. La indennità è corrisposta per metà, quando l'agente percepisce l'indennità per inabilità temporanea a termini della legge per gli infortuni;

b) ad aspettativa per ragioni di salute, riducendo l'indennità nella stessa proporzione in cui è ridotto lo stipendio:

c) a riposo settimanale.

Nei casi di cui alle lettere *a*) e *b*), non spetta l'indennità quando l'agente, essendo affetto da malattia non dipendente direttamente dalla malaria, abbandona la residenza malarica.

Art. 32.

Agli agenti con qualifica del personale di macchina e dei treni (compresi i controllori viaggianti), nonchè agli agenti che disimpegnano le funzioni di fuochista, assistente t. e. o frenatore, senza averne la qualifica, l'indennità giornaliera di malaria, quando essi prestano servizio ai treni, è corrisposta in misura che dall'Amministrazione sarà determinata col tenere opportuno conto delle condizioni sanitarie, rispetto all'infezione malarica, della residenza e delle linee e località nelle quali si svolge in via normale il loro servizio, e delle indennità giornaliere fissate dalle presenti norme per le diverse zone: l'indennità non deve essere inferiore a quella stabilita per la residenza.

Quando tali agenti permangono, in modo continuo e senza viaggiare, nella medesima località di malaria, ricevono la indennità per questa stabilita nei modi di cui ai precedenti articoli.

Capo V.

ALLOGGI E COMPENSI PER ALLOGGI.

Art. 33.

Il personale rivestito delle qualifiche in appresso indicate e che esercita le funzioni ad esso inerenti è tenuto ad alloggiare nei fabbricati che l'Amministrazione mette a sua disposizione, ovvero

Digitized by Google

a prendere abitazione nelle vicinanze del luogo ove presta abitualmente servizio.

Nel primo caso è fatta al personale una trattenuta mensile sullo stipendio o paga per canone d'affitto, e nel secondo caso invece è concesso, pure mensilmente, uno speciale compenso per procurarsi l'alloggio.

Per giustificati motivi l'Amministrazione può consentire ai detti agenti di rinunciare all'alloggio loro assegnato nei suoi fabbricati, ma in tal caso i medesimi perdono il diritto al compenso per procurarsi l'alloggio.

La trattenuta ed il compenso di cui sopra risultano dalla seguente tabella:

QUALIFICA	Trattenuta	Compenso
I. — STAZIONI.		
Capi stazione principali, capi stazione di 1ª cl.	80	40
Capi stazione di 2ª e 3ª classe	60	30
Sottocapi assegnati in via permanente alle funzioni di movimentista	50	25
Deviatori capi e capi squadra deviatori . . .	40	20
Deviatori	30	15
II. — DEPOSITI LOCOMOTIVE.		
Capi deposito principali, capi deposito di 1ª cl.	80	40
Capi deposito di 2ª e 3ª classe e macchinisti assegnati in via permanente alle funzioni di capo deposito	60	30
III. — LINEA.		
Sorveglianti, capi squadra cantonieri e guarda blocco.	40	20
Guardiani e cantonieri.	30	15
Guardabarriere (donne) non appartenenti a famiglie di agenti ferroviari aventi alloggio nei locali dell'Amministrazione alle condizioni di cui al presente capo	15	10

Digitized by Google

Art. 34.

Quando rimangono disponibili alloggi nei fabbricati dell'Amministrazione, dopo che si sia provveduto al personale di cui all'articolo precedente, può essere concesso l'alloggio ai seguenti agenti, trattenendo sullo stipendio un canone mensile d'affitto nella misura di:

L. 40 ai manovratori capi e capi squadra manovratori;

L. 30 ai manovratori

Per quegli altri agenti che l'Amministrazione giudicasse conveniente di far abitare nelle vicinanze del luogo ove prestano servizio, il canone d'affitto sarà stabilito di volta in volta

Gli alloggi facenti parte degli impianti della trazione a vapore ed elettrica e dei ventilatori delle gallerie, o situati nelle vicinanze, possono essere riservati, alle condizioni di cui al precedente comma, al personale esecutivo addetto agli impianti medesimi, anche a preferenza del personale di cui all'articolo precedente

Art. 35.

L'alloggio, alle condizioni di cui al presente capo, è conservato nei casi:

a) di congedo straordinario, fino a tre mesi;

b) di malattia fino a quando venga corrisposto in tutto od in parte lo stipendio;

c) di passaggio ad altre funzioni per le quali non sia ammesso il trattamento suddetto, ma ciò limitatamente ai primi tre mesi successivi al cambiamento di funzioni e sempreché l'agente non abbia nell'occasione conseguito un aumento di stipendio, nel qual caso la concessione deve subito cessare.

Alle stesse condizioni l'alloggio può essere conservato, per decisione del Comitato d'esercizio, qualora le esigenze del servizio lo consentano, nei casi:

d) di sospensione sia preventiva che punitiva;

e) di aspettativa per motivi di salute.

Quando nei casi sub *b*) ed *e*) si verifichi una riduzione di stipendio, si riduce nella stessa proporzione la trattenunta mensile per alloggio.

Il compenso mensile per alloggio, di cui all'art 33, è conservato soltanto nel caso sub *b*) e può essere conservato nel caso sub *e*); anche in questi casi però, quando sia ridotto lo stipendio si riduce in eguale proporzione il compenso.

Art. 36.

La concessione dell'alloggio, di cui al presente capo non vincola per un periodo qualsiasi l'Amministrazione, la quale si riserva la facoltà di disporre in ogni tempo dei locali concessi al personale, senz'obbligo di corrispondere indennizzo di sorta, salvo il compenso di cui all'art 33, se compete, e l'adozione di quegli altri provvedimenti che, in casi eccezionali, il Commissariato credesse di prendere

La concessione suddetta non dà alcun diritto all'uso degli orti

Digitized by Google

e dei giardini che fossero annessi ai fabbricati, non dà neppure diritto alla illuminazione ed al riscaldamento gratuiti

I concessionari di alloggi negli stabili dell'Amministrazione devono provvedere direttamente al pagamento della tassa sul valore locativo. Quando questa sia imposta direttamente all'Amministrazione, essa, conformemente al diritto accordatole dalla legge, se ne rivale sui concessionari mediante ritenuta sullo stipendio.

Con apposite istruzioni da emanarsi dal Commissariato, saranno disciplinate tutte le altre modalità che possono avere relazione colla concessione, la consegna e l'uso degli alloggi dati al personale.

CAPO VI.

COMPENSI PER LAVORO STRAORDINARIO.

Art. 37.

E' considerato straordinario, e dà luogo ad un compenso, il lavoro ordinato ed eseguito, per motivi d'indole temporanea ed eccezionale, oltre la durata giornaliera del lavoro ordinario prescritto. Tale lavoro straordinario non può eccedere, di regola, la durata di due ore per giornata di lavoro.

Nei giorni di orario ridotto, ove l'agente fosse comandato a prolungare il suo servizio oltre l'orario medesimo, si dovranno compensare come lavoro straordinario le ore prestate in più.

Il semplice spostamento dell'orario normale in una od in più giornate consecutive, quando non si supera con esso la durata del lavoro ordinario prescritta per lo stesso periodo di tempo, non dà luogo a compenso per lavoro straordinario, salvo il caso di cui all'ultimo comma dell'articolo seguente.

Per gli agenti, il cui servizio è collegato con l'arrivo e la partenza dei treni, non è considerato lavoro straordinario il prolungamento dell'orario normale dipendente dal ritardo dei treni, salvo sempre il caso di cui all'ultimo comma dell'articolo seguente.

Art. 38.

Nel computo del lavoro straordinario le frazioni complessivamente inferiori a mezz'ora nella stessa giornata si trascurano: quelle uguali o superiori si valutano come un'ora intera.

E' vietato di corrispondere compensi sotto forma di retribuzione per ora di lavoro straordinario quando ad essi non corrispondano effettivamente prestazioni date oltre la durata del lavoro ordinario.

L'assenza di agenti dal servizio non dà luogo alla corresponsione di alcun compenso per maggior lavoro a favore di quelli che ne suppliscono l'opera se non quando sia necessario prolungare la durata del lavoro ordinario.

Quando, per circostanze eccezionali, un agente sia privato di una parte o di tutto il riposo minimo continuativo stabilito, le ore tolte al riposo minimo per qualsiasi causa, non esclusa quella di ritardo dei treni, sono retribuite come ore di lavoro straordinario.

Digitized by Google

Art. 39.

Non compete retribuzione per lavoro straordinario, neppure nei casi di cui all'ultimo comma dell'articolo precedente:

a) al personale di condotta delle locomotive e di scorta ai treni, rimanendo ogni eventuale compenso per siffatto titolo compenetrato nella misura delle varie particolari competenze accessorie stabilite per detto personale;

b) agli agenti i quali per le prestazioni date ricevono oltre allo stipendio speciali competenze che stiano a compensarli anche dell'eventuale lavoro straordinario fatto;

c) salvo circostanze eccezionali, il cui apprezzamento è riservato al Commissariato, agli agenti in missione quando abbiano titolo alla indennità della tabella B la quale sta a compensare anche le eventuali prestazioni straordinarie;

d) agli agenti in missione per la scorta di materiali, rotabili ecc. semprechè non sia richiesto un effettivo lavoro e salvo il disposto dell'ultimo comma dell'articolo precedente;

e) agli agenti di grado pari o superiore al 5°.

Art. 40.

Il compenso per lavoro straordinario è, per ciascuna ora riconosciuta come retribuibile, fissato nella ragione di un ottavo della ordinaria retribuzione giornaliera aumentato del 10 %.

La retribuzione ordinaria giornaliera è il quoziente che si ottiene dividendo lo stipendio, esclusi i soprassoldi e gli assegni di qualsiasi genere, per 360.

Il compenso per ora di lavoro straordinario non può essere superiore a L. 2,75.

Capo VII.

SOPRASSOLDO PER SERVIZIO NOTTURNO.

Art 41

Agli agenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le 5, è corrisposto, a seconda della natura del servizio prestato e dei disagi ad esso inerenti, un soprassoldo nella misura stabilita dalla tabella seguente:

GRADO	Ammontare per ora	
	1ª categoria — Lire	2ª categoria — Lire
Agenti dei gradi 6 e 7.	0.50	0.35
» » » 8-9-10	0.45	0.30
» » » 11-12.	0.40	0.25
» » » 13-14.	0.35	0.20
» » » 15	0.30	0.15

Digitized by Google

La classificazione del soprassoldo è stabilita secondo norme da approvarsi dal Commissariato.

Agli effetti del soprassoldo non si considera il lavoro compiuto fra le ventidue e le ventitrè quando dipenda da ritardo di treni. Le frazioni di ora, se inferiori a mezz'ora si trascurano: quelle uguali o superiori si valutano come ora intera.

Non spetta il soprassoldo per lavoro notturno quando l'agente ha titolo alla pernottazione di cui l'art. 2. Neppure spetta il soprassoldo al personale di condotta delle locomotive e di scorta ai treni quando, per servizio fuori residenza, ha titolo alla pernottazione di cui agli art. 43 e 51.

Capo VIII.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI MACCHINA.

Art. 42.

Premio per ora di lavoro

Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni, in viaggio nella condotta delle locomotive è corrisposta una indennità di lire 1,60 al macchinista e di lire 1,20 al fuochista e assistente treni elettrici.

Agli effetti della corresponsione del premio si terrà conto anche:

a) delle operazioni accessorie computate in ore una sia in partenza che in arrivo pei treni a vapore e in 45 minuti pei treni elettrici, da ridursi a mezz'ora se la durata del percorso del treno in base all'orario non è superiore ad un'ora salvo il caso di arrivo in determinate grandi stazioni, da stabilirsi dal capo del servizio;

b) del tempo impiegato nelle manovre eseguite fuori della residenza, ma entro la circoscrizione del deposito cui il personale appartiene;

c) dei ritardi, in arrivo, superiori a 30', limitatamente alla parte eccedente la prima mezz'ora, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

Il premio viene corrisposto inoltre per metà del tempo impiegato:

a) nei servizi locali cioè quelli effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni e scali della stessa località o considerati tali per decisione del Commissariato;

b) nelle manovre in residenza comprese quelle in partenza o in arrivo coi treni se la durata loro eccede la mezz'ora, poichè in caso contrario si considerano incluse nelle operazioni accessorie;

c) nell'esecuzione di lavori in deposito inerenti al servizio di macchina, esclusa la disponibilità e la riserva non presenziata.

Se il tempo impiegato nei servizi suddetti (computato nel modo indicato) supera nel mese le 100 ore per agente, la parte eccedente è aumentata della metà agli effetti del premio.

Digitized by Google

Art. 43.

Indennità di pernottazione.

Agli agenti che in tutto o parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, restano assenti dalla residenza per servizio di macchina, è corrisposta una indennità di pernottazione di L. 4 al macchinista e di L. 3 al fuochista o assistente treni elettrici.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza secondo l'orario e posticipata quella di arrivo, pure secondo l'orario, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come al comma secondo sub *a* dell'articolo precedente.

L'indennità di pernottazione è corrisposta anche quando il treno che non darebbe titolo, se in orario, all'indennità stessa arrivi alle ore 22.30' o posteriormente per ritardo non imputabile agli agenti interessati.

L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non spetta quando l'agente ha titolo a quella inerente alla trasferta.

Art. 44.

Premio di percorrenza.

Al personale di macchina adibito alla condotta delle locomotive in viaggio o in servizio alle tradotte si corrisponde, per ogni 100 chilometri virtuali di percorso, un premio di lire 2,10 al macchinista e di lire 1,40 al fuochista o assistente treni elettrici.

Art. 45.

Diaria.

Il personale di macchina riceve la diaria (tabella *B*) dell'indennità di trasferta, oltre che nei casi previsti dal capo I anche dopo le prime 24 ore di assenza continuata dalla residenza per servizi effettuati nella circoscrizione e per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto.

La durata utile dell'assenza dalla residenza, agli effetti di cui al comma precedente, si considera iniziata dopo 24 ore dalla partenza secondo l'orario, ed ultimata all'ora di arrivo in residenza pure secondo l'orario, senza tener conto degli eventuali ritardi nè dei servizi accessori.

Art. 46.

Premio di economia.

Ai macchinisti e fuochisti addetti alla trazione a vapore è concesso un premio di interessamento alla economia del combustibile e delle materie lubrificanti e di illuminazione impiegate nel servizio delle locomotive.

Digitized by Google

Il premio, variabile a seconda dei casi, potrà al massimo raggiungere il 25 %, dell'importo delle materie economizzate rispetto a quelle assegnate per il servizio disimpegnato, e sarà ripartito per 3.5 ai macchinisti e 2.5 ai fuochisti.

Per determinati tipi di macchine di grande potenza potrà però, a giudizio del capo del servizio, essere accordato al fuochista un supplemento di premio pari alla metà di quello spettantegli per economia.

Agli effetti della liquidazione del premio economia combustibili si terrà conto dei minuti ricuperati nella corsa dei treni aumentando la velocità nei limiti consentiti, e così pure dei minuti perduti dai treni in corsa e nelle stazioni per motivi non giustificati dipendenti dal personale di macchina.

Per quanto riguarda l'economia delle materie lubrificanti e di illuminazione il premio è esteso ai macchinisti e assistenti addetti alla trazione elettrica.

La misura degli assegni e le ulteriori norme per la determinazione, liquidazione e ripartizione del premio saranno approvate dal Commissariato.

Una somma non superiore al 5 % dell'importo suddetto potrà dal Commissariato essere erogata nell'assegnazione di premi a tutti coloro che abbiano con la loro opera o sorveglianza contribuito all'economia dei combustibile e delle altre materie anzidette.

Art. 47.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Al personale di macchina della trazione a vapore addetto alla scorta dei treni transitanti su tratti di linea con lunghe gallerie, che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato un soprassoldo che, in relazione alla lunghezza delle gallerie, è stabilito dal Commissariato in misura non superiore a L. 0.80 al macchinista e L. 0.50 al fuochista per ogni corsa.

Il soprassoldo può essere diminuito o soppresso quando per il personale avessero a diminuire o cessare per qualsiasi causa i disagi dai quali, il conferimento del soprassoldo è stato determinato.

Il soprassoldo spetta al solo personale residente od in sussidio presso i depositi che provvedono al servizio dei tratti di linea, pei quali il soprassoldo è stabilito, e non al personale di altro deposito che eccezionalmente percorre i tratti stessi con locomotive di semplice transito.

Art. 48.

Locomotive di manovra condotte da un solo agente.

L'agente che conduce locomotive di manovra senza il sussidio di altro agente per la condotta del fuoco riceve, oltre le competenze spettantigli per le funzioni di macchinista, anche quelle per ore di lavoro ed interessamento spettanti per le funzioni di fuochista.

Digitized by Google

Art. 49.

Servizi speciali.

Al personale di macchina che fosse impegnato per servizi speciali ed in casi eccezionali potrà essere assegnato, in sostituzione di tutti o parte dei premi di cui al presente capo un apposito compenso globale la cui misura sarà caso per caso stabilita dal capo del servizio.

CAPO IX.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI.

Art. 50.

Premio per ora di lavoro.

Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni, in viaggio per servizio di scorta ai treni è corrisposto un premio di:

L. 1.60 al conduttore capo.
L. 1.40 al conduttore principale.
L. 1.20 al conduttore.
L. 1.10 al frenatore.

Agli effetti della corresponsione del premio si terrà conto anche:

a) delle operazioni accessorie computate in mezz'ora, sia in partenza che in arrivo, per ogni treno scortato in servizio;

b) dei ritardi, in arrivo, superiori a 30', limitatamente alla parte eccedente la prima mezz'ora, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

Il premio viene corrisposto inoltre per metà del tempo impiegato:

a) nei servizi locali, cioè quelli effettuati per scortare treni o locomotive isolate fra stazioni o scali della residenza o considerati come tali per decisione del Commissariato;

b) nella spunta dei carri o delle merci, nei lavori d'ufficio e simili.

Se il tempo impiegato nei servizi suddetti (calcolato nel modo indicato) supera nel mese le 110 ore per agente, la parte eccedente è aumentata della metà agli effetti del premio.

Non spetta il premio per ora di lavoro agli agenti distolti dal servizio di scorta e messi a lavori di scritturazione o simili per cause disciplinari o per temporanea o definitiva inidoneità al servizio di scorta.

Art. 51.

Indennità di pernottazione.

Agli agenti dei treni che in tutto o parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, restano assenti dalla residenza per servizio di scorta ai treni, è corrisposta una indennità di pernottazione nella misura seguente:

Conduttori capi	L.	3 —
Conduttori principali	»	2.90
Conduttori	»	2.80
Frenatori	»	2.70

Digitized by Google

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza secondo l'orario e posticipata quella di arrivo, pure secondo l'orario, del tempo occorrente per le operazioni accessorie calcolato come al comma secondo, sub *a*) dell'articolo precedente.

L'indennità di pernottazione è corrisposta anche quando il treno che non darebbe titolo, se in orario, all'indennità stessa. arrivi alle ore 22.30' o posteriormente per ritardo non imputabile agli agenti interessati.

L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non spetta quando l'agente ha titolo a quella inerente alla trasferta.

Art. 52.

Diaria.

Il personale addetto alla scorta dei treni riceve la diaria (tabella *B*) della indennità di trasferta oltre che nei casi previsti al capo I, anche dopo le prime 24 ore di assenza continuata dalla residenza per servizi effettuati nella circoscrizione e per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto.

La durata utile dell'assenza dalla residenza, agli effetti del comma precedente, si considera iniziata dopo 24 ore dalla partenza secondo l'orario ed ultimata all'ora di arrivo in residenza pure secondo l'orario, senza tener conto degli eventuali ritardi nè dei servizi accessori.

Art. 53.

Servizio fatto a carri misti da squadre fisse durante il viaggio.

Gli agenti dei treni che fanno parte delle squadre fisse trasbordatrici, cioè quelle incaricate del carico, dello scarico, del trasbordo e del riordino delle merci nei carri misti, da eseguirsi durante il viaggio, oltre i compensi previsti dai precedenti articoli, ricevono a seconda della loro qualifica, un premio addizionale per ogni ora di lavoro prestato (computato a norma del secondo comma dell'art. 50) di:

L. 0.35 i conduttori capi;
L. 0.30 i conduttori principali;
L. 0.25 i conduttori;
L. 0.20 i frenatori.

I manovali trasbordatori che fanno parte delle squadre suddette ricevono, in luogo della indennità di trasferta, le competenze stabilite dal presente capo per i frenatori occupati in questo speciale servizio.

Il personale non compreso nella squadra fissa che viaggia col treno da questa servito non ha titolo al premio di cui sopra.

Art. 54.

Soprassoldo per il cumulo funzioni.

Per la scorta dei treni per i quali il turno di servizio stabilisce specificatamente che l'agente a cui sono affidate le fun-

Digitized by Google

zioni di capo del treno, deve disimpegnare anche il servizio del conduttore principale ai trasporti, quando il cumulo di queste funzioni sia considerato tale dall'Amministrazione da giustificare un compenso maggiore di quello dovuto alla sola funzione di capo del treno, è corrisposto all'agente stesso, in più delle altre competenze per esso previste dal presente capo anche metà del premio per ore di lavoro previste per le funzioni di conduttore principale.

Art. 55.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Ai conduttori capi, conduttori principali, conduttori e frenatori, addetti normalmente alla scorta dei treni transitanti su tratti di linee con lunghe gallerie che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato, quando viaggiano sulla garetta di un treno, un soprassoldo che, in relazione alla lunghezza delle gallerie, è stabilito dal Commissariato in misura non maggiore di L. 0.80 al conduttore capo, L. 0.65 al conduttore principale, L. 0.50 al conduttore e L. 0.40 al frenatore, per ogni corsa.

Il soprassoldo può essere diminuito o soppresso quando per il personale avessero a diminuire od a cessare per qualsiasi causa i disagi dai quali il conferimento del soprassoldo è stato determinato.

Art. 56.

Scorta dei treni senza bagagliaio.

I conduttori capi ed i conduttori principali incaricati di scortare, su determinati tratti di linea, treni merci senza bagagliaio, prendendo posto nella garetta di un freno coperto in prossimità della locomotiva, possono ricevere un soprassoldo da stabilirsi, caso per caso, in relazione alle particolari condizioni di disagio che si verificano sulle linee percorse, fra un minimo di L. 0.60 ed un massimo di L. 2 per ogni corsa, con un massimo giornaliero esso pure variabile rispettivamente fra L. 2 e L. 4.

I tratti di linea sui quali il soprassoldo è ammesso e la misura di questo sono stabiliti dal Commissariato.

Art. 57.

Agenti delle stazioni in funzioni proprie del personale dei treni.

Agli agenti in generale delle stazioni eventualmente incaricati delle funzioni di conduttore capo, conduttore principale, conduttore o frenatore, sono corrisposte, nella misura e con le stesse norme di cui al presente capo, le competenze varie stabilite per gli agenti di cui disimpegnano le funzioni, restando con ciò esclusi pel servizio stesso dalla corresponsione della indennità di trasferta.

Agli effetti del presente articolo gli agenti comandati alla scorta delle locomotive isolate od incaricati di viaggiare coi treni per eseguire operazioni di carico e scarico nelle stazioni del percorso, sono assimilati a quelli che funzionano da frenatore.

Digitized by Google

Capo X.

PREMI DI INTERESSAMENTO AL SERVIZIO.

Art. 58.

Premio per maggior produzione.

Gli agenti incaricati dell'esecuzione dei lavori, che si prestano ad una preventiva determinazione, possono essere ammessi a concorrere, individualmente o collettivamente per gruppi, ad un premio di maggior produzione che in nessun caso dovrà essere superiore al 30 % della paga media (compreso il supplemento) della rispettiva qualifica.

Le norme secondo le quali sarà da effettuarsi la liquidazione del premio sono approvate dal Commissariato.

Art. 59

Premio di interessamento.

I funzionari e gli agenti sottoindicati possono essere ammessi a concorrere ad un premio di interessamento alla regolarità ed economia del servizio a ciascuno affidato. La misura del premio risulta dalla seguente tabella.

Digitized by Google

Funzionari ed agenti	Misura dei premi per giornata			
	A	B	C	D
1. - PERSONALE DEGLI UFFICI.				
Personale dei gruppi A B, C:				
Grado 1°	14 —	—	—	—
Id. 2°	10 —	11 —	12 —	—
Id. 3°	9 —	10 —	11 —	—
Id. 4°	8 —	9 —	10 —	—
Id. 5°	7 —	8 —	9 —	—
Id. 6°	6 —	7 —	8 —	—
Id. 7° (esclusi gli allievi ispettori).	5 —	6 —	7 —	—
Id. 10°	4 —	5 —	6 —	—
Personale d'ordine:				
Grado 11°	3 —	4 —	5 —	—
Personale subalterno:				
Ripartitore documenti	2.50	3.50	4.50	—
Usciere capo	2.50	3.50	4.50	—
Usciere	2 —	3 —	4 —	—
Inserviente	1 —	2 —	3 —	—
2. - PERSONALE ESECUTIVO.				
Stazioni:				
Capo stazione principale	5 —	6 —	7 —	8 —
Id. di 1ª classe	4.50	5.50	6.50	7.50
Id. di 2ª classe	4 —	5 —	6 —	7 —
Id. di 3ª classe	3.50	4.50	5.50	6.50
Capo gestione principale	4.50	5.50	6.50	—
Id. di 1ª classe	4 —	5 —	6 —	—
Id. di 2ª classe	3.50	4.50	5.50	—
Id. di 3ª classe	3 —	4 —	5 —	—
Capo telegraf. di 1ª classe	4 —	5 —	6 —	—
Id. di 2ª classe	3.50	4.50	5.50	—
Id. di 3ª classe	3 —	4 —	5 —	—
Sotto capo	3 —	4 —	5 —	6 —
Commesso	2 —	2.50	3 —	3.50
Guarda merci	1.50	2 —	2.50	—
Guardasala	1 —	1.50	2 —	—
Manovratore capo	2.50	3 —	3.50	4 —
Capo squadra manovratori	2 —	2.50	3 —	3.50
Manovratore	1.50	2 —	2.50	3 —
Deviatore capo	2 —	2.50	3 —	3.50
Capo squadra deviatori	1.50	2 —	2.50	3 —

Digitized by Google

Funzionari ed agenti	Misura dei premi per giornata			
	A	B	C	D
Deviatore	1 —	1.50	2 —	2.50
Manovale	—	1 —	1.50	2 —
Treni:				
Capo pers. viagg. principale . . .	8 —	9 —	10 —	—
Id. di 1ª classe . .	7.50	8.50	9.50	—
Id. di 2ª classe . .	7 —	8 —	9 —	—
Id. di 3ª classe . .	6.50	7.50	8.50	—
Macchina.				
Capo deposito principale	10 —	11 —	12 —	—
Id. di 1ª classe . . .	9.50	10.50	11.50	—
Id. di 2ª classe . . .	9 —	10 —	11 —	—
Id. di 3ª classe . . .	8.50	9.50	10.50	—
Capo squadra accend. e manov.	4 —	5 —	6 —	—
Accenditore	2 —	3 —	4 —	—
Capo squadra accudienti e man.	3 —	4 —	5 —	—
Accudiente	1.50	2.50	3.50	—
Manovale	1 —	1.50	2 —	2.50
Linea:				
Sorvegliante	2 —	3 —	4 —	5 —
Capo squadra cantonieri	1.50	2 —	2.50	3 —
Guarda-blocco	1 —	1.50	2 —	2.50
Guardiano	—	1 —	1.50	2 —
Cantoniere	—	1 —	1.50	2 —
Vigilanza:				
Capo guardia.	3 —	3.50	4 —	—
Sotto capo guardia	2.50	3 —	3.50	—
Guardia.	2 —	2.50	3 —	—
Tecnico e operaio:				
Capo tecnico principale.	8 —	9 —	10 —	—
Id. di 1ª classe	7.50	8.50	9.50	—
Id. di 2ª classe	7 —	8 —	9 —	—
Id. di 3ª classe	6.50	7.50	8.50	—
Capo squadra operai	6 —	7 —	8 —	—
Id. verificatori . . .	5 —	6 —	7 —	—
Operaio di 1ª classe.	3.50	4.50	5.50	—
Verificatore	3 —	4 —	5 —	—
Operaio	3 —	4 —	5 —	—
Aiutante operaio	2.50	3.50	4.50	—
Capo squadra manovali.	3.50	4.50	5.50	—
Manovale	2 —	2.	—	3.50

Digitized by Google

Art. 60

Di regola il premio è concesso nella misura minima prevista per ciascuna qualifica, dalla colonna *A* della tabella. Quando però il posto occupato o le responsabilità ad esso inerenti siano di eccezionale importanza, ovvero quando siano affidati incarichi speciali in più delle normali attribuzioni, od infine quando le condizioni nelle quali il servizio si svolge diano luogo ad un particolare disagio, il premio, a seconda del minore o maggiore grado con cui si verificano le anzidette circostanze, può essere elevato per funzionari del primo grado fino al doppio e per gli altri nella misura risultante dalle successive colonne *B*, *C*, *D* della tabella suddetta.

Il premio a ciascuno assegnato può invece essere ridotto o soppresso per le irregolarità verificatesi nell'andamento del servizio disimpegnato, nonchè per abituale negligenza o scarso rendimento nel servizio stesso.

Può essere privato del premio, per un periodo di tempo non maggiore di due mesi, l'agente cui sia inflitta la sospensione dal servizio o dalla retribuzione od altra punizione più grave.

Le norme per determinare la misura del premio e le riduzioni di questo sono approvate dal Commissariato.

Sono esclusi dal premio gli agenti che lavorano col premio di maggior produzione.

Art. 61.

Agli agenti del personale esecutivo che disimpegnano funzioni di dirigenza, nonchè a quelli del personale di accudienza nei depositi locomotive, e del personale operaio e di manovalanza in aiuto agli operai, può essere concesso, a compenso di un eccezionale rendimento individuale o di una economia realizzata nell'impiego di materiali o della mano d'opera, un supplemento trimestrale del premio di interessamento. Il supplemento stesso non dovrà, per ciascun agente, superare i quattro decimi dell'importo del premio di interessamento corrispostogli nel trimestre considerato.

Il numero complessivo dei decimi di premio da distribuire non dovrà superare:

il doppio del numero dei concorrenti per il personale di dirigenza dei depositi locomotive e per il personale tecnico, operaio e di manovalanza in aiuto agli operai;

il numero dei concorrenti per il rimanente personale.

Le norme per la concessione e liquidazione dei supplementi suddetti sono approvate dal Commissariato.

CAPO XI.

COMPENSI DIVERSI.

Art. 62.

Gratificazioni.

E' stabilito annualmente un fondo, non maggiore di 2,500,000 lire, per compensare, quando occorre, agenti o gruppi di agenti in occasione di servizi eccezionali o per speciali benemerenze.

Digitized by Google

Un altro assegno pari al 4 % dell'importo suddetto è lasciato a disposizione del Commissario per compensare i capi servizio ed i funzionari assimilabili in ragione del loro contributo all'economia e regolarità dell'andamento dell'azienda.

Art. 63.

Premio per le sostituzioni.

Quando, per qualsiasi causa, si sia verificata l'assenza temporanea di un agente del personale esecutivo escluso quello addetto alla condotta delle locomotive ed alla scorta dei treni e non sia stato provveduto alla sostituzione con un altro agente disponibile od avventizio può essere concesso, per ogni giornata di assenza all'agente od agli agenti che, in più delle normali loro attribuzioni abbiano disimpegnato il servizio spettante all'assente, ed in aumento al premio di interessamento ad essi eventualmente dovuto, un premio non superiore ai due terzi dell'importo giornaliero dello stipendio minimo della qualifica dell'agente sostituito, da ripartirsi in parti uguali fra gli agenti che in ciascuna giornata effettuarono la sostituzione. Il premio starà a compensare anche l'eventuale lavoro straordinario fatto per la sostituzione medesima. Saranno esclusi dal premio gli agenti che abbiano scarsamente o malamente concorso alla sostituzione, restando la rispettiva quota devoluta agli altri concorrenti.

Le norme particolari per la determinazione del premio e la sua liquidazione saranno approvate dal Commissariato

Art. 64.

Compensi per l'effettuazione delle paghe.

Gli agenti incaricati di corrispondere le paghe al personale ricevono un premio di L. 0.12 per ogni mille lire pagate per competenze dovute al personale medesimo. Il premio è corrisposto mensilmente in base al totale delle somme pagate nel mese, purchè questo sia superiore a L. 50.000. Il premio è ridotto a metà per gli agenti delle casse adibiti alle funzioni di pagatore.

Art. 65

Compensi per funzioni giudiziarie

Le competenze per onorari, poste a carico delle contro parti soccombenti e riscosse dall'Amministrazione nelle cause relative al contratto di trasporto davanti ai giudici conciliatori e davanti ai pretori sono ripartite fra gli agenti incaricati della difesa dell'Amministrazione con norme da stabilirsi dal Commissariato.

Art. 66.

Premi per la scoperta di irregolarità od abusi nei trasporti.

Al personale dei treni, a quello delle stazioni ed agli agenti in genere incaricati delle controllerie che scoprono irregolarità o abusi nel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci, è

Digitized by Google

accordato in premio il 25 % dell'importo delle somme che sono riscosse a titolo di sopratassa a norma delle vigenti tariffe e condizioni per i trasporti.

Il premio è ridotto al 10 %, per le irregolarità riscontrate nella dichiarazione del peso delle spedizioni, ed in nessun caso potrà superare il massimo di L. 500 per ogni irregolarità od abuso.

Il premio è accordato anche sulla parte delle sopratasse che si riscuotono per i percorsi in servizio cumulativo colle altre ferrovie, quando sussista fra queste e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato apposita convenzione.

Il personale non può reclamare alcun premio nel caso in cui non sia stata riscossa la sopratassa o in cui l'Amministrazione creda opportuno di abbandonare o rimborsare l'esazione: in quest'ultimo caso però l'agente che ha scoperto l'irregolarità o l'abuso riceve un compenso per ogni contravvenzione regolarmente accertata, variabile a seconda dell'importanza della contravvenzione stessa, da L. 1 a L. 40 per irregolarità.

Se l'Amministrazione abbandona soltanto una parte delle sopratasse, il premio nelle misure sopraindicate viene computato sulla restante parte effettivamente riscossa, fermo restando il minimo di cui al comma precedente.

Le norme per la ripartizione del premio fra i vari agenti che concorrono all'accertamento, nonchè la quota da addebitarsi ai responsabili della irregolare compilazione dei verbali e degli erronei accertamenti per effetto dei quali l'Amministrazione non potesse incassare le somme dovutele, saranno stabilite dal capo del servizio.

Sarà corrisposto un premio di L. 0.25 per ogni diritto fisso di cui l'art. 29 delle tariffe e condizioni per i trasporti dovuto dal viaggiatore sull'importo dei biglietti emessi dal personale nei casi in cui non siavi luogo a premio contravvenzionale.

Art. 67.

Premi per scoperta di contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria.

Agli agenti che scoprono contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria, si concede il 25 per cento del prodotto netto delle pene pecuniarie devolute ed incassate effettivamente dall'Erario.

Qualora l'agente che ha diritto al premio non potesse ottenerlo per qualsiasi motivo, l'Amministrazione si riserva di rimunerarlo per proprio conto con un premio per ogni verbale di contravvenzione e nella misura da 1 a 15 lire secondo l'importanza della contravvenzione e le circostanze in cui fu fatta.

Art. 68.

Premi per evitate anormalità nella circolazione dei treni.

Agli agenti che contribuiscono ad impedire fatti anormali nella circolazione dei treni, collo scoprire rotaie rotte o altri guasti di qualche entità nell'armamento o nelle opere d'arte, o coll'esporre e ripetere prontamente i segnali in caso di pericolo, o con altri mezzi, possono essere accordati premi il cui importo sarà determinato caso per caso in ragione dell'utilità del servizio reso.

Digitized by Google

Possono parimenti e con gli stessi criteri essere concessi premi al personale di visita dei treni quando rileva guasti al materiale rotabile che avrebbero potuto pregiudicare gravemente la sicurezza della circolazione dei treni.

I premi sono corrisposti dai capi delle sezioni fino al massimo di L. 20 e dai Comitati d'esercizio fino a L. 100 per ogni anormalità evitata. I premi di maggiore entità saranno approvati dal Commissariato.

Art. 69.

Compenso per la scoperta di furti ed altri fatti dolosi nei trasporti.

Agli agenti che scoprono o concorrono efficacemente a scoprire gli autori di furti, di manomissioni o di altri fatti dolosi nei trasporti delle merci o dei bagagli, e sempre quando la reità degli autori risulti provata, è concesso un compenso proporzionato allo zelo e alla oculatezza dagli agenti stessi dimostrati, nonchè all'importanza pecuniaria della scoperta.

Fino al limite di L. 100 il premio può essere concesso dai capi delle sezioni e fino a L. 300 dal Comitato d'esercizio. I premi superiori, fino al limite massimo di L. 500, sono approvati dal Commissariato.

Agli agenti che scoprono nei trasporti su ferrovia contrabbando di merci, di tabacchi o di altri generi di Regia privativa può essere concesso dalla Direzione generale delle gabelle, sopra rapporto dell'Amministrazione ferroviaria, un premio speciale, oltre al diritto di partecipare, a termini di legge, alla ripartizione del prodotto della confisca della merce.

Art 70.

Premio per consegna di oggetti rinvenuti.

Agli agenti, che consegnano prontamente oggetti preziosi o valori da essi rinvenuti nelle carrozze, nelle stazioni, lungo le linee ed in altri luoghi appartenenti all'Amministrazione ferroviaria, si accorda un premio di entità da stabilire di volta in volta a seconda del valore dell'oggetto rinvenuto.

Art. 71.

Soprassoldo per prestazioni di persone di famiglia.

Ai capi stazione e sotto capi ai quali si concede di farsi coadiuvare da persone di famiglia per operazioni di ordine amministrativo o di manovalanza, escluse perciò quelle interessanti la sicurezza dell'esercizio, si corrisponde un soprassoldo variabile da L. 0.50 a L. 3 per giornata.

L'ammontare del soprassoldo per ogni singolo caso è stabilito dal capo del servizio.

Art. 72.

Rimborso tasse

Agli agenti inscritti sui ruoli delle prestazioni comunali e chiamati a prestare giornate di lavoro, si rimborsano le tasse pagate per l'esonero da tali prestazioni.

Art. 73.

Premi e soprassoldi per speciali condizioni di servizio.

Agli agenti di tutti i servizi, i quali sono posti in tali condizioni di lavoro da dover dare prestazioni considerate, a giudizio dell'Amministrazione, notevolmente più gravose o di maggiore responsabilità di quelle che potrebbero da loro esigersi per la qualifica di cui sono rivestiti, o da dover sopportare disagi e spese non compensabili altrimenti, potranno essere accordati con deliberazione del Commissario e finchè durino le condizioni anzidette, speciali premi e soprassoldi.

Per deliberazione dello stesso Commissario, di concerto col Ministro per le finanze, potranno pure essere concessi agli agenti premi diretti a cointeressarli nelle economie delle materie di consumo o nel miglior rendimento di determinati servizi e di determinati lavori.

CAPO XII.

Disposizioni generali.

Art. 74.

Tutti i compensi (premi, indennità, ecc.), inerenti alle funzioni disimpegnate e stabiliti su di una base giornaliera, non sono corrisposti per i giorni di completa assenza dal servizio dovuta a qualsiasi causa eccettuato il cambio turno.

Gli agenti adibiti alle funzioni per le quali i compensi sono istituiti, ricevono il compenso:

a) intero, se prestano servizio per più di mezza giornata di lavoro;

b) pari alla metà, se prestano servizio per mezza giornata di lavoro o meno.

Quelli dei suddetti compensi che sono stabiliti in misura fissa mensile, non vengono ridotti per le giornate di assenza per riposo settimanale.

Gli agenti che avendo qualifica di grado inferiore, sono comandati a disimpegnare le funzioni proprie di un grado superiore ricevono i compensi (indennità, premi, ecc.) di servizio stabiliti dai capi VIII e seguenti per le funzioni disimpegnate.

Le disposizioni dei precedenti comma si applicano salvo che sia altrimenti stabilito dalle particolari disposizioni riguardanti ciascun premio o soprassoldo.

Art. 75.

Un medesimo agente, salvo quanto è stabilito dai precedenti articoli non può, in una medesima giornata e per lo stesso titolo, fruire contemporaneamente di premi o soprassoldi stabiliti per due o più funzioni, ma riceve quelli della sola fra le funzioni esercitate, per la quale i premi o soprassoldi risultino più rimunerativi.

Durante il periodo d'istruzione di un agente in una determinata funzione, per la quale è ammesso un soprassoldo o un premio, cioè fino a quando egli, per non aver superate le prove di idoneità, fa servizio sotto la immediata sorveglianza e responsabilità di altri

Digitized by Google

agenti idonei, il compenso non gli spetta. In tal caso però egli continua a fruire dei premi e dei soprasssoldi che fossero inerenti alle funzioni della qualifica di cui è rivestito.

Art. 76.

Le competenze indicate sotto la denominazione di premi sono concesse solo agli agenti che hanno prestato un buon servizio.

Conseguentemente gli agenti che commettono mancanze od errori relativi al servizio, per il quale il premio è istituito, oppure si rendono colpevoli di indisciplina, di ubbriachezza in servizio o di altre consimili mancanze, sono assoggettati alla perdita o alla riduzione del premio in una misura e per un tempo da determinarsi, in relazione alla gravità delle mancanze, in base a quelle disposizioni che per ciascun premio fossero date, e, in ogni caso, senza pregiudizio delle sanzioni disciplinari previste dal regolamento del personale.

Art. 77.

I soprassoldi, i premi, i compensi, le indennità ed ogni altro assegno o retribuzione di qualsiasi specie, temporanei o periodici, fissi od eventuali, ordinari o straordinari, liquidabili su richiesta dell'agente interessato o d'ufficio, sotto qualunque forma e per qualunque titolo a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ove non siano domandati, si prescrivono entro due anni dalla scadenza del mese, in cui, secondo le norme e gli usi contabili vigenti, dovrebbero essere pagati.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici: CARNAZZA

Il Ministro delle finanze: DE' STEFANI.

Digitized by Google

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 22 settembre 1923, — il manovale GIULIANI Adolfo (224821), del Deposito Locomotive di Roma Trastevere — è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 1° ottobre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923. n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 18 ottobre 1923 — il manovale ANTONUCCI Giovanni (197822), della stazione di Ancona, è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 31 ottobre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923 — l'operaio LA CHIESA Damiano (170668), del Deposito Locomotive di Bolzano, — è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 20 giugno 1923, in applicazione all'art. 3 *a* del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923 — l'operaio di 1ª classe BIAVARDI Arturo (175696), dell'Ufficio Elettrificazione di Genova

Digitized by Google

— è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 20 giugno 1923, in applicazione all'art. 3a del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che, con provvedimento in data 11 maggio 1923, è stato esonerato dal servizio il Commesso in prova Boscolo Bruno (237063), in base all'art. 69 *a*), del precitato Regolamento, avere l'agente stesso, durante il periodo di prova, dimostrato di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto, che il Comitato di Esercizio di Firenze, in data 15 ottobre 1923, ha deliberato il licenziamento dell'allievo fuochista sistemabile Donati Antonio, per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 19 giugno 1923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si comunica che il manovale sistemabile Bertolazzi Mario, con deliberazione 28 aprile 1923 del Comitato di Esercizio di Venezia, è stato licenziato perchè condannato, con sentenza 31 marzo 1922 del Pretore urbano di Verona, a giorni dieci di reclusione e a lire 150 di multa per appropriazione indebita di lire 30.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923 — l'operaio Albanesi Italo (201869), dell'officina Locomotive di Foligno, è stato dispensato dal servizio con decorrenza 20 giugno 1923, in applicazione all'art. 3 a del R. decreto 28 gennaio 1923 n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923 — l'operaio Mollaioli Duilio (216917), dell'officina Locomotive di Foligno — è stato dispensato dal servizio con decorrenza 20 giugno 1923, in applica-

Digitized by Google

zione all'art. 3-*a* del R. decreto 28 gennaio 1923 n. 143, per scarso rendimento al lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che — con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923 — l'operaio AMATORI Guido Baldo (220335), dell'officina Locomotive di Foligno — è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 20 giugno 1923, in applicazione all'art' 3-*a* del R. decreto 28 gennaio 1923 n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che, con deliberazione di S. E. il Commissario Straordinario in data 22 settembre 1923 — il frenatore COSCI Mario (243574), del Deposito P. V. di Livorno, è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 1° ottobre 1923, in applicazione all'art. 2 del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che, con Deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 22 settembre 1923, il frenatore CORSINI Francesco (218014), del Deposito P. V. di Livorno, è stato dispensato dal servizio, con decorrenza 1° ottobre 1923, in applicazione all'art. 2, del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che, con deliberazione di S. E. il Commissario straordinario in data 7 giugno 1923, l'operaio STRAPPA Luigi l'art. 3-*a* del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendi dal servizio con decorrenza 20 giugno 1923, in applicazione all'art. 3-a del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, per scarso rendimento di lavoro.

Con deliberazione del Comitato di Esercizio di Roma n. 501 del 21 novembre 1923, il frenatore i. p. POLESE *Giuseppe* (192001), è stato licenziato in base agli art. 189 *a*) e 197 del R. P., perchè con sentenza 24 febbraio 1923, divenuta esecutiva, del Tribunale militare territoriale di Roma, è stato condannato ad 1 anno di reclusione quale colpevole di reato di subornazione alla rivolta.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 161.

Facoltà di servizio nella fermata di Castel Gandolfo.

(Vedi ordine di servizio n. 166-1917).

A datare dal 16 ottobre 1923 il servizio della grande velocità nella fermata di Castel Gandolfo della linea Roma-Albano-Nettuno è stato limitato ai trasporti in collettame di peso fino a kg. 1000, composti di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

Dalla stessa data la fermata anzidetta è stata abilitata al servizio merci in collettame a piccola velocità per i trasporti di peso fino a kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di ciò, a pag. 19 nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) », in corrispondenza al nome di Castel Gandolfo, alla lettera G dovrà esporsi il richiamo (14). Nella colonna 10 della stessa pagina dovrà segnarsi la lettera O col richiamo (14).

In calce alla pagina stessa si dovrà riportare la seguente nota: (14). Limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 1000, composti di colli non superanti il peso di kg. 100 ciascuno.

Inoltre a pag. 10 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) » di contro al nome di Castel Gandolfo (da scriversi in carattere corsivo) si dovrà sostituire l'indicazione G con L. 0.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, e 22.

Ordine di servizio N. 162.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dell'esercizio 1922-23.

(Vedi ordini di servizio nn. 86, 177 e 181-1921; n. 34-1922 e nn. 2, 36, 80 e 95-1923).

Pag. 3. — Indice Spesa — Rettificare il § 4 del titolo I, Sezione I — in Servizio Lavori e Costruzioni — Annulare il § 5 — « U-

Digitized by Google

unità speciale elettrificazione » — e conseguentemente rettificare i § 6, 7, 8, 9 e 10 in 5, 6, 7, 8 e 9.

Pag. 6 — Al secondo capoverso del punto 5 delle Avvertenze correggere il partitario (438) in (439).

Pag. 11 e 12 — La dizione dei sottoconti E dei conti 1, 2, 3 e 4, è così modificata:

E) Merci a piccola velocità.

Pag. 12 e 13 — All'annotazione posta di contro al sottoconto E del conto 6 ed a quella del conto 9 ove è detto (Edizione 1909), sostituire (Edizione 1921).

Pag. 14 — La dizione del sottoconto *A* del conto 17 è così modificata:

A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate al Tesoro.

Pag. 17 — All'annotazione posta di contro al conto 26*bis* sostituire al conto 14-*D* il conto 11-*E*.

Pag. 24 — Al conto 64 dopo la parola « decorrenza » intercalare « posteriore » ecc.

Pag. 27 — Fra la dizione del titolo IX e quella del conto 87 aggiungere la parola « Patrimonio ».

Il conto 87 ed i rispettivi sottoconti assumono le seguenti nuove denominazioni:

87 — Sovvenzioni, da parte degli Enti mutuanti, per erogazioni alle cooperative:

A) Da parte del Fondo pensioni e sussidi — partitario 236;
B) Da parte della Cassa Depositi e Prestiti — partitario 236 *bis*;

C) In conto di attività diverse dell'Amministrazione ferroviaria — partitario 236*ter*.

Fra la dizione del predetto conto e quella del conto 88, aggiungere la parola « Gestione ».

Il sottoconto C del conto 88, è così modificato:

Digitized by Google

C) Contributo dello Stato:

1 — Durante il periodo di costruzione — col n. 239 di partitario.

2 — Durante il periodo di ammortamento — col n. 240 di partitario.

Pag. 32 — I conti 114 e 115 vengono così modificati « Ministero delle Fnanze », ecc. ecc.

Pag. 39 — Nella dizione dei sottoconti 1-*B* e 2-*B* sopprimere la parola « depositi ».

Pag. 42 — All'annotazione posta di contro al sottoconto *E*-2 — partitario 435 dopo la parola « veicoli » aggiungere « e noleggio dei copertoni ».

Pag. 59 — Al conto 65, aggiungere il seguente sottoconto:

H) Delle somme fornite per la esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie..., col n. 712 di partitario.

Pag. 59 — Al conto 66 aggiungere il seguente sottoconto:

D) Per le spese di elettrificazione..., col n. 717 di partitario.

Pag. 68 — Fra la dizione del Titolo IX e quella del conto 123 aggiungere la parola « Patrimonio ».

Il sottoconto A del conto 123, viene così modificato:

A) Somme fornite in conto mutui concessi per acquisto e costruzione di case.

Fra la dizione del predetto conto 123 e quella del conto 124 aggiungere la parola « Gestione ».

Il conto 124 viene così modificato:

124 — Erogazione d'interessi e quote d'ammortamento ad estinzione mutui:

e viene scomposto nei seguenti sottoconti:

A) Per le cooperative finanziate dal Fondo pensioni e sussidi — col n. 852 di partitario.

B) Per le cooperative finanziate dalla Cassa Depositi e Prestiti — col n. 853 di partitario.

Digitized by Google

C) Per le cooperative finanziate con attività diverse dell'Amministrazione ferroviaria — col n. 854 di partitario.

L'attuale conto 125 prende il numero 855 di partitario.

Pag. 73 e 74 — I conti 151 e 152 vengono così modificati « Ministero delle Finanze », ecc. ecc.

Pag. 82 — Al conto 15, dopo la parola « Indennità » intercalare « per infortunio », ecc.

Pag. 84 — La dizione del conto 38 è così modificata:

Gestione case cooperative — Mutui dal Fondo Pensioni e sussidi per la costruzione, ecc. ecc.

Pag. 90 — L'annotazione posta di contro al conto 102, è soppressa.

Pag. 92 — L'attuale conto 119 cambia il partitario n. 1361 in 1361 *ter*.

Pag. 92 — L'attuale conto 121, è scomposto nei seguenti sottoconti:

A) ex Direzione generale dei combustibili — col n. 1362 *bis* di partitario e con l'annotazione « Per il periodo anteriore al 1° gennaio 1921 ».

B) Ferrovie dello Stato — col n. 1363 di partitario e con l'annotazione « A partire dal 1° gennaio 1921 ».

Pag. 93 — Con effetto dal 1° novembre 1923 vengono istituiti i seguenti conti:

129 — Forniture in conto scorte da regolare — col n. 1375 di partitario.

130 — Versamenti in conto scorte da regolare — col n. 1376 di partitario.

Nota — Ovunque sono indicate nella nomenclatura dei conti « Divisione o Divisioni » deve sostituirsi l'indicazione « Sezione o Sezioni ».

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 163.

Modificazioni contabili delle gestioni.

1. - Prospetti del debito e credito e Conti correnti.

A partire dal 1° gennaio 1924, allo scopo di semplificare le scritturazioni contabili delle stazioni, vengono soppressi i prospetti del debito e del credito delle stazioni, dei transiti e delle agenzie doganali, mod. Ci 307, Ci 418, Ci 423, Ci 427, Ci 438, Ci 533 e Ci 537.

Conseguentemente sono stati modificati i conti correnti riassuntivi Mod. Ci 501 e Ci 502, Ci 552, Ci 553, Ci 580 e Ci 584, in modo che possano egualmente tenersi in evidenza gli elementi che risultavano dai prospetti stessi e che saranno ora desunti dagli elaborati contabili delle gestioni.

I conti correnti delle agenzie doganali Mod. Ci 580 e Ci 584, opportunamente modificati, dovranno, dalla data suddetta, essere chiusi per mese, anzichè per quindicina.

I nuovi conti correnti verranno forniti in tempo utile e si raccomanda di prenderne esatta cognizione in modo da assicurare fino dall'inizio la regolarità delle scritturazioni.

2. - Rilievi a debito.

I rilievi a debito di tassa e di fatto emessi dagli uffici sedenti in Firenze verranno trasmessi alle stazioni pel tramite della Sezione Contabilità prodotti, quelli emessi dal Controllo merci interno e internazionale di Torino, direttamente dal Controllo stesso.

I rilievi suddetti saranno accompagnati da elenchi modello Ci 1318 a due tagliandi B e C con numero progressivo annuale unico per tutte le stazioni.

Il tagliando *B* dell'elenco predetto deve essere allegato a fine mese al Conto Corrente riassuntivo Mod. Ci 502 sul quale l'importo dell'elenco viene assunto a debito; il tagliando *C* viene trattenuto in atti dalle stazioni per le opportune annotazioni in relazione alla definizione dei rilievi e deve essere presentato ad ogni richiesta in occasione di verifiche.

Gli elenchi sono da addebitarsi per il loro importo inte

Digitized by Google

grale, anche se fossero errati, e le eventuali differenze dovranno segnalarsi per corrispondenza all'ufficio emittente per le ulteriori rettificazioni che, se del caso, verranno eseguite con la emissione di altri titoli.

3. - **Marche e polizze per assicurazione bagagli.**

Ferme restando le disposizioni emanate con l'ordine di servizio n. 106-1923 circa le modalità per l'assunzione in caricamento delle marche e polizze per assicurazione merci e bagagli e per la dimostrazione della rimanenza, si avverte che è stata soppressa la relativa voce sul conto corrente riassuntivo Mod. Ci 501 e Ci 502.

L'importo delle marche e polizze vendute durante il mese dovrà essere assunto a debito nel conto corrente di gestione all'apposita voce, ed a fine mese riportato nel riepilogo bagagli Mod. Ci 265, formando con gli altri introiti della gestione un totale unico da riportarsi sul conto corrente riassuntivo.

4. - **Piombi per carri.**

I piombi per carri non dovranno più essere contabilizzati a valore e quindi nessun importo dovrà essere indicato per tale titolo sui conti correnti Mod. Ci 501 e Ci 502. Restano ferme, tuttavia, le altre disposizioni contenute nel Capo IV delle « Norme per la piombatura dei carri » (edizione marzo 1922 ristampata nel settembre 1922) circa la richiesta, fornitura, conservazione e utilizzazione dei piombi, il cui movimento dovrà essere seguito mediante regolari scritturazioni sui registri Mod. M. 135 a) ed M. 135 b).

Con la chiusura delle contabilità del mese di dicembre 1923, le stazioni si accrediteranno sul conto corrente Mod. Ci 501 e Ci 502 l'importo dei piombi inscritto nella rimanenza — eliminandolo dalla rimanenza stessa —. Al conto corrente Ci 502 sarà da allegare una distinta del quantitativo corrispondente all'importo accreditato.

5. - **Introiti estranei al traffico.**

Gli introiti estranei al traffico, dalla data suddetta, entrano a far parte del conto correne delle stazioni sul quale è stata aggiunta la voce relativa « introiti estranei al traffico ». Le modalità inerenti alla contabilizzazione di tali in-

Digitized by Google

troiti vengono conseguentemente modificate nel modo seguente:

a) le somme dovute all'Amministrazione per introiti estranei al traffico all'atto in cui vengono riscosse dalle stazioni in base ad ordini d'introito Mod. R. 109 trasmessi dagli uffici competenti e ad avvisi di introito R. 110 emessi direttamente dalle stazioni per disposizione ricevuta dagli uffici superiori o per propria iniziativa quando ne sorga necessità, debbono essere assunti a debito dal capo stazione nel proprio conto corrente e poscia versati a cassa con gli introiti ordinari delle varie gestioni, restando quindi soppressa nella distinta di versamento R. 97 la suddivisione fra gli *introiti del traffico* e quelli *estranei al traffico*.

I tagliandi A dei Mod. R. 109 ed R. 110 riscossi debbono essere inscritti nell'apposito elenco Mod. Cı 514, di nuova istituzione, il cui totale a fine mese, deve corrispondere esattamente all'importo assunto a debito sul conto corrente, al quale l'elenco stesso dovrà essere allegato unitamente ai tagliandi *A* suddetti.

Restano ferme tutte le altre disposizioni relative alla registrazione dei modelli R. 109 ed R. 110 nel registro cassa Mod. Cı 510 quando debbano rimanere giacenti nelle stazioni in attesa dell'incasso; alle pratiche da esperirsi per conseguire sollecitamente l'incasso stesso, alle comunicazioni da farsi agli uffici emittenti ed alla restituzione dei tagliandi *B* agli uffici medesimi.

6. Differenze rilevate dalla Cassa sui versamenti delle stazioni (Rilievi di Cassa).

I rilievi per differenze sui versamenti effettuati dal 1° gennaio 1924, non verranno più emessi dalle casse, ma invece dalla Sezione contabilità prodotti di Firenze ed inoltrati alle stazioni interessate a cura della Sezione medesima e colle modalità stabilite per tutti gli altri rilievi.

Le Casse, peraltro, nel trasmettere alle stazioni il tagliando di ricevuta del versamento segnaleranno, sul tagliando stesso, opportunamente predisposto, le modificazioni eseguite in sede di verifica. Il tagliando ricevuta dovrà essere

Digitized by Google

dalle stazioni incollato alla matrice della distinta R. 97 nello spazio a ciò riservato.

I rilievi a debito emessi dalla Sezione contabilità prodotti in seguito alle variazioni apportate dalla Cassa ai versamenti, devono essere immediatamente assunti sul conto corrente della gestione capo stazione e pareggiati mediante versamento a cassa delle somme corrispondenti, qualora si riferiscano a deficienze o irregolarità di valute.

Qualora invece si riferiscano a documenti respinti, perchè irregolari, l'importo dei relativi rilievi dovrà essere inscritto provvisariamente nella rimanenza fra i titoli da liquidare.

Le stazioni peraltro dovranno nel più breve tempo possibile provvedere alla regolarizzazione di tali documenti e restituirli alla cassa regolarizzati col più prossimo versamento, inscrivendoli nell'apposito quadro « carte contabili regolarizzate restituite » il quale è stato aggiunto nella distinta R. 97, di nuovo modello, senza formarne oggetto di scritturazione sul conto corrente Ci 501 e 502, nè comprenderne l'importo come contante nel versamento.

Ad evitare equivoci le Casse, nella prima verifica, apporranno sui documenti stessi il timbro « Respinto dalla Cassa perchè irregolare ».

Non appena la Cassa avrà riconosciuto la regolarità dei documenti restituiti, la Sezione contabilità prodotti di Firenze, emetterà corrispondente rettifica a credito che verrà assunta in conto dalla stazione, eliminando contemporaneamente dalla « rimanenza » il corrispondente *titolo da liquidare*.

Conseguentemente sulla distinta di versamento Mod. R. 97 è stata soppressa la voce « Rilievi di cassa pareggiati ».

Per le differenze a credito riscontrate sui versamenti, la Sezione contabilità prodotti emetterà corrispondenti rettifiche da contabilizzare sul conto corrente del capo stazione, insieme a tutte le altre rettifiche a credito, inscrivendole nell'apposito quadro, senza modificare in alcun modo il credito già assunto come versamento eseguito.

Entro il corrente mese di dicembre, le stazioni provvede-

Digitized by Google

ranno, con le modalità in uso, al pareggio dei rilievi di cassa tuttora in sospeso. Quei rilievi, pei quali non fosse possibile conseguire il pareggio entro il mese suddetto, dovranno essere assunti a debito il 1° gennaio 1924 ed i relativi importi inscritti nella « rimanenza » fra i titoli da liquidare. Analogamente verranno assunti a debito nel conto corrente del mese di gennaio 1924 i rilievi emessi direttamente dalla Cassa su versamenti relativi al dicembre e pervenuti alle stazioni nel mese di gennaio. Anche per questi, non appena risulteranno trasmessi alla cassa i documenti regolarizzati. verranno emesse corrispondenti rettifiche a credito dalla Sezione contabilità prodotti di Firenze. Di tutti i rilievi suddetti dovrà essere compilata una separata distinta, da allegarsi al conto corrente riassuntivo del mese di gennaio.

7. - Pagamenti da farsi per ordine e con denaro della Cassa.

Le somme che le stazioni ricevono dalla Cassa, anche a mezzo vaglia, per pagamenti da farsi per suo conto, dovranno in ogni caso essere assunte a debito sul conto corrente riassuntivo del Capo Stazione al titolo: «Sovvenzioni ricevute dalla Cassa » ed il pareggio verrà conseguito versando come denaro il documento quietanzato.

8. - Compilazione delle distinte R-160 da parte degli Uffici Valori.

Perchè le Casse possano avere un'unica distinta R. 160 giornaliera, anche in quelle sedi in cui gli Uffici Valori, per ragioni speciali, effettuano il versamento dei gruppi due volte al giorno, è stato modificato il Mod. R. 160 suddividendo la colonna — Importo del valore dichiarato — in 2 colonne intestate 1° versamento e 2° versamento.

Gli Uffici valori che si trovano nelle circostanze suaccennate, inscriveranno nella 1ª colonna i gruppi da consegnarsi nel pomeriggio e nella 2ª colonna quelli da consegnarsi nelle ore antimeridiane del giorno successivo. All'atto della consegna dei gruppi inscritti nella 1ª colonna gli Uffici valori ritireranno dalla Cassa il Mod. R. 160 e una ricevuta provvisoria indicante il numero dei gruppi e l'importo complessivo del valore dichiarato dei medesimi, lasciando provvisoriamente in possesso delle Casse il tagliando *B* col dettaglio delle stazioni. All'atto della consegna dei gruppi in-

Digitized by Google

scritti nella 2ª colonna lascieranno alla Cassa la distinta R. 160 (Tagliando A), restituendo la ricevuta provvisoria e ritirando la ricevuta definitiva per l'importo complessivo dei due versamenti e cioè il tagliando *B*, debitamente completato dalla Cassa per quanto riguarda il secondo versamento.

Gli Uffici valori invece, che eseguiscono il versamento dei gruppi una sola volta al giorno inscriveranno tutti i gruppi nella 1ª colonna, seguendo nel resto le modalità in vigore.

Qualora la fornitura delle distinte R. 160, di nuovo modello, non possa essere effettuata per il 1° gennaio, gli Uffici valori che fanno due versamenti, continueranno transitoriamente a compilare due separate distinte giornaliere con le norme in uso.

Elaborati contabili della gestione viaggiatori e bagagli.

9. - Contabilità mensile.

A far tempo dal mese di gennaio 1924, dovrà essere ripristinata la compilazione e *l'invio mensile delle contabilità* viaggiatori e bagagli; eppertanto tutte indistintamente le stazioni, le biglietterie militari e le agenzie della rete dovranno uniformarsi a tale disposizione.

10. - Aggio sulle quote estere per biglietti venduti.

Analogamente a quanto già si pratica per la gestione bagagli l'ammontare dell'aggio sulle quote estere pei trasporti viaggiatori quale risulta dal modello Ci 303, dovrà essere riportato sul riepilogo generale Mod. Ci 212 sotto apposita voce, per formare colle altre partite il totale generale delle riscossioni fatte durante il mese.

Elaborati contabili delle gestioni merci.

11. - Riassunti spedizioni.

Col 1° gennaio 1924 i riassunti delle spedizioni pel servizio interno Mod. Ci 414 saranno mantenuti di color ceruleo; quelli del cumulativo italiano Mod. Ci 420 saranno di color giallo e quelli del servizio internazionale Mod. Ci 424 di color rosa. Per il servizio ferroviario marittimo colla Sicilia e la Sardegna rimangono in vigore gli attuali riassunti Ci 417cc (G. V.) e Ci 418cc (P. V.).

Digitized by Google

In relazione al punto 585 del Bollettino Commerciale n. 34 del 18 ottobre 1923, non occorre più la indicazione separata dei pesi delle merci caricate dai mittenti anche in via di cottimo e perciò nella nuova edizione di detti riassunti sono state soppresse le colonne relative.

Per la compilazione dei riassunti in parola saranno da osservarsi le avvertenze stampate in calce a ciascuno di essi.

12. - **Riassunti arrivi.**

a) *Servizio interno.* — I riassunti arrivi del servizio interno Mod. Ci 415, stampati in carta di color camoscio, dovranno servire per la scritturazione dei trasporti tanto a G. V. quanto a P. V., essendo stato soppresso l'apposito riassunto Mod. Ci 416 per la P. V. E' inteso però che saranno da compilarsi separati riassunti distintamente per gestione, intestandoli a mano.

Non occorre più la suddivisione dei trasporti di peso inferiore a kg. 500 e da 500 ed oltre per i trasporti a G. V. mentre invece è mantenuta la suddivisione per quelli eseguiti a PV di peso inferiore a 1000 Kg. e da Kg. 1000 ed oltre. In conseguenza sono state modificate le colonne dei riassunti sopraindicati. Sono state pure soppresse le colonne indicanti il peso delle merci scaricate dalle parti anche contro il rimborso del diritto fisso cottimo, non più necessarie.

b) *Servizio cumulativo italiano ferroviario marittimo colla Sicilia e la Sardegna ed internazionale.* — I riassunti arrivi del servizio cumulativo italiano, Mod. Ci 421 saranno stampati in carta di color verde e quelli del servizio cumulativo internazionale Mod. Ci 425 in carta bianca come attualmente.

Per il servizio ferroviario marittimo colla Sicilia e la Sardegna restano in vigore gli attuali riassunti Mod. Ci 426cc (G. V.) e Ci 427cc (P. V.).

Nessuna innovazione particolare è stata introdotta nei modelli in parola all'infuori della soppressione delle colonne relative al peso delle merci scaricate dalle parti anche contro il rimborso del diritto fisso a cottimo.

Anche per la compilazione dei riassunti degli arrivi devono osservarsi le « Avvertenze » riportate in calce a ciascun modello.

Digitized by Google

13. - Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi.

In armonia alle modificazioni apportate ai riassunti delle spedizioni e degli arrivi sono state introdotte analoghe variazioni ai relativi riepiloghi Mod. Ci 417 e Ci 422. Il Mod. Ci 417 è stato inoltre predisposto per l'indicazione dei dati relativi al servizio internazionale restando, di conseguenza, abolito l'apposito riepilogo dei riassunti Mod. Ci 426.

Le stazioni che hanno le gestioni merci riunite compileranno un unico riepilogo Mod. Ci 417 e Ci 422.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario marittimo colla Sicilia e la Sardegna dovranno invece essere compilati sempre riepiloghi separati Mod. Ci 432cc (G. V.) e Ci 433cc (P. V.).

14. - Assegno - Operazion dei transiti pei trasporti in servizio cumulativo.

I transiti in contatto con le Amministrazioni di ferrovie concesse e con le Società di Navigazione, *non aderenti al controllo comune,* devono registrare gli avvisi d'incasso degli assegni, « Mod. Ci 450 », negli appositi stampati Mod. Ci 453 *A*) e Ci 457 *A*) di nuova istituzione.

Detti moduli, di colore bianco, e di colore camoscio, redatti a madre e figlia, sostituiranno, a cominciare dal 1° gennaio 1924 e per quanto concerne gli avvisi d'incasso degli assegni, i registri e riassunti spedizioni e arrivi dei transiti, prescritti ai capoversi 6 e 7 del punto 9 dell'Ordine di servizio 28/1923.

Il Mod. Ci 453 *A*), di color bianco, sarà usato in luogo dei registri e riassunti delle spedizioni.

Il Mod. Ci 457 *A*), di color camoscio, sostituirà i registri e riassunti degli arrivi.

Il Magazzino stampati provvederà alla distribuzione, in tempo utile, dei fascicoli occorrenti ai transiti interessati, affinchè colla data sopra menzionata venga a cessare per tutti indistintamente i transiti, riferibilmente alla contabilità degli assegni, l'uso dei registri delle spedizioni e degli arrivi e quello dei riassunti Mod. Ci 532 e Ci 531.

In relazione a quanto sopra, sui riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e arrivi Mod. Ci 532 e sui conti correnti dei transiti Mod. Ci 552 e Ci 553 si dovrà sostituire, nelle appo-

Digitized by Google

site sedi i numeri dei suddetti Mo. Ci 453 *a*) e Ci 457 *a*) a quelli esistenti Mod. Ci 530 e Ci 531.

Con l'occasione si rammenta che per gli assegni riguardanti i trasporti in servizio cumulativo le stazioni devono adoperare sempre le apposite schede di color giallo modello Ci 450 e il ritorno degli avvisi d'incasso, tagliando *D*. deve essere fatto in piego postale raccomandato in franchigia alla stazione di contatto (transito) e non mai direttamente alla stazione mittente delle ferrovie concesse o Società di Navigazione, non ammesse alla franchigia postale.

15. - **Rivalse contabili merci.**

Pur mantenendo fermo l'uso dell'apposito Mod. Ci 430 per il carteggio delle rivalse contabili in servizio interno, si avverte che dal 1° gennaio 1924 la scritturazione delle rivalse stesse dovrà essere fatta sui registri e sui riassunti delle spedizioni e degli arrivi del servizio interno, promiscuamente con gli altri trasporti ordinari. Non devono però tali rivalse essere mai comprese nei registri e nei riassunti appositi prescritti per le scritturazioni di trasporti in base alla tariffa 6 G. V. (documento giallo), registri e riassunti che continueranno ad essere tenuti colle modalità di cui alla circolare n. 10-1922 esclusivamente per detta categoria di trasporti.

In conseguenza di quanto precede, gli speciali riassunti Mod. Ci 431 e Ci 432 restano soppressi.

Nulla è variato circa le rivalse del servizio cumulativo italiano, ferroviario-marittimo ed internazionale per le quali debbono sempre adoperarsi i documenti di trasporto ordinari da scritturare sui riassunti promiscuamente con gli altri trasporti.

In relazione a quanto sopra le disposizioni contenute negli Ordini di servizio 182-1921 e 106-1923, 107-1917, 161-1921, 26-1920, 28-1923, 87-1916, 170-1923, allegato *A*) e nella circolare 21-1922, restano abrogate in quanto contrastino con le presenti norme.

Le stazioni e le gestioni autonome riceveranno tempestivamente una congrua fornitura dei nuovi modelli citati nel

Digitized by Google

presente ordine di servizio. Qualora però qualche stampato non pervenisse in tempo utile, si dovranno provvisariamente adoperare quelli di vecchia edizione, adattando opportunamente in relazione alle disposizioni che precedono.

E' fatto obbligo ai signori Capo Stazione e Capi gestione di vigilare ed accertarsi che le disposizioni stesse abbiano ad avere la più scrupolosa e diligente applicazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 164.

Contenzioso - Attuazione del nuovo ordinamento.

In conformità alla deliberazione n. 2187 del 14 novembre 1923 (*Bollettino Ufficiale* n. 47-1923 pag. 654), a partire dal 1° gennaio 1924 comincierà a funzionare l'Ufficio Centrale del Contenzioso in sostituzione del cessante Servizio Centrale Legale.

Di conseguenza la trattazione degli affari legali, consultivi e contenziosi, attualmente distribuita nei quattro uffici disposti dall'art. 6 dell'O. G., n. 12-1920, sarà riunita e continuerà per mezzo delle tre sezioni dell'Ufficio Centrale Contenzioso.

Similmente a partire dalla stessa data del 1° gennaio 1924 comincieranno a funzionare completamente, secondo le norme della deliberazione suddetta, gli Ispettorati del Contenzioso per i Compartimenti di Torino, Genova, Trieste e Palermo.

I rimanenti Uffici Legali, e Uffici degli Avvocati distaccati, assumeranno pure il nome e la funzione di Ispettorati del Contenzioso, rimanendo fino a nuova disposizione transitoriamente inalterate le attuali norme di competenza e i rapporti con gli altri Uffici dell'Amministrazione.

Digitized by Google

Circolare N. 65.

10ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922, si rende noto alle Stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S., al 28 febbraio 1922, che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 ottobre 1923 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Cassini Ottavio - Raffineria Olio d'oliva	*S. Remo* – Corso Victor Hugo n. 25	927200	927499
Dalla Vedova Giacomo . . .	*Verona* – Via Caprera n. 6	966500	966799
Daneri Carlo & Figlio. . . .	*Porto Maurizio* – Piazza Ricci	954500	954799
Locatelli Mattia	*Lecco* – Via A. Volta	979500	979799
Rizzuto Giuseppe e Salvatore (Fratelli)	*Napoli* – Piazza Garibaldi n. 3	948800	948999
Raffinerie Nazionali di olii vegetali Società Anonima.	*Genova* – Via Petrarca n. 2, int. 11	949800	949999
Ratti Luigi & *Frigerio*. . . .	*Legnano* – Via Solferino n. 1	984000	984199

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

VIVALDA Mario - Torino.

— Alle pagg. 24 e 35 del suddetto Elenco, è da modificare la ragione sociale della Ditta Seta Artificiale di Padova Soc. An. in « *Società Generale Italiana della Viscosa* ».

Digitized by Google

— Alle pagg. 19 e 41 far precedere la ragione sociale « *Società Ligure Lombarda Prodotti Chimici* » dalla voce « *Nitrum* ».

— Alle pagg. 16 e 35 modificare la ragione sociale della Ditta Emilio Foltzer — Rivarolo Ligure in « *Soc. An. Lubrificanti Emilio Foltzer — Stabilimento Rivarolo Ligure* ». — Via Argine, 11.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 66.

Regolamento vestiario - Esclusione dall'obbligo del berretto per alcune categorie di agenti.

Nel nuovo Regolamento vestiario di cui all'Ordine generale n. 5 del 6 settembre 1923, è stata omessa la disposizione di cui alla nota 6, pag. 20, dell'edizione 1922 del Regolamento stesso, relativa alla esclusione dall'obbligo del berretto per parte degli agenti addetti alle officine delle grandi riparazioni, alle officine dei depositi locomotive e delle squadre di rialzo, alle officine del materiale fisso ed altre officine in genere.

Poichè tali agenti compiono il loro lavoro in luogo chiuso e lontano dal pubblico, la predetta disposizione può essere mantenuta e quindi gli agenti stessi sono dispensati dall'obbligo di portare il berretto durante le ore di servizio.

Comunicazioni.

Con decreto 4 dicembre 1923, del Prefetto della provincia di Roma la « Società cooperativa capitolina fra legatori di libri ed affini in Roma » è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Errata-corrige.

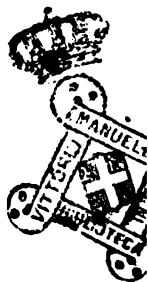
Parte IV,	n. 35	– In luogo di pag.	115–120	si deve correggere	145–150
»	» 36	»	121–124	»	151–154
»	» 37	»	125–130	»	155–160
»	» 38	»	131–134	»	161–164
»	» 39	»	135–140	»	165–170
»	» 40	»	141–144	»	171–174
»	» 41	»	145–148	»	175–178
»	» 42	»	149–154	»	179–184
»	» 43	»	155–158	»	185–188
»	» 44	»	159–164	»	189–194
»	» 45	»	165–168	»	195–198
»	» 46	»	169–176	»	199–206
»	» 47	»	169–172	»	207–210
»	» 48	»	173–174	»	211–212
»	» 49	»	175–178	»	213–216
»	» 50	»	179–184	»	217–222

SENTENZA

Appalto di opere pubbliche - Obbligo delle riserve in corso di lavoro - Inosservanza - Decadenza della impresa dalle domande di sovraprezzi.

L'adempimento dei termini e delle formalità, prescritte dall'articolo 41 del Capitolato Generale Amministrativo per la presentazione delle riserve, costituisce per l'appaltatore condizione inderogabile per mantenere in vita il suo diritto a far valere le relative domande in sede contenziosa.

La distinzione tra fatti continuativi e fatti transitori per escludere rispetto ai secondi l'obbligo della Impresa di formulare le riserve stesse nel termine di cinque giorni dall'evento presunto lesivo, non trova alcuna giustificazione nel Capitolato. La persistenza dell'evento medesimo potrà rendere necessaria una serie di riserve successive, ma non già legittimare e rendere efficace una riserva unica al fine del lavoro ed al cessare del danno.

MANUEL VITTORIO BIBLIOTECA

TRIBUNALE DI ROMA (I Sezione). — Sentenza 3-24 luglio 1923 — Rosazza-Ferrovie Stato.

Parte IV — N. 51 — 20 dicembre 1923.

Digitized by Google

(*Omissis*).

Considera che per la massima parte delle altre domande proposte dal Rosazza l'eccezione di decadenza, dedotta dell'amministrazione convenuta, è senza alcun dubbio ben fondata.

L'art. 20 del contratto è così concepito: « Quando sorgano contestazioni fra l'Ingegnere Dirigente e l'appaltatore, oppure questi opponga che le prescrizioni dategli sono contrarie ai patti contrattuali, l'Ingegnere dirigente decide nel più breve termine ed in ogni caso entro venti giorni dal ricevimento della domanda dell'appaltatore.

Questa deve essere presentata non oltre i cinque giorni dal ricevimento degli ordini di servizio se si tratta di contestazioni riguardanti le prescrizioni date con gli ordini stessi; dalla firma di computi metrici, se le contestazioni riguardano le risultanze dei computi stessi ed, in ogni altro caso, dal giorno *in cui il fatto* o la sostanza, che dà motivo alla domanda, si sono verificate. La domanda deve, inoltre, essere formulata in modo specifico e determinato, indicare le ragioni sulle quali è fondata, e le cifre di compenso a cui l'appaltatore crede di avere diritto e la relativa dettagliata loro giustificazione.

Quando l'appaltatore non presenti la domanda *entro il termine di tempo e nei modi sopraindicati, decade dal diritto di far valere in qualunque tempo le proprie ragioni*. La decisione del l'Ingegnere dirigente è comunicata all'appaltatore il quale ha l'obbligo di uniformarvisi salvo il diritto di ricorrere entro otto giorni dalla comunicazione al Direttore Generale.

Le decisioni del Direttore Generale sono comunicate con ordini di servizio all'appaltatore il quale ha l'obbligo di ottemperarvi, salvo il diritto di fare per iscritto le sue riserve le quali, ove l'Amministrazione appaltante non credesse di disporre altrimenti, saranno esaminate soltanto al collaudo.

Le riserve dell'appaltatore devono essere notificate a mezzo di ufficiale giudiziario nel termine di giorni quindici dalla comunicazione delle decisioni del Direttore Generale senza di che l'appaltatore *decade* dal diritto di far valere in qualunque tempo le proprie eccezioni sulle decisioni anzidette ».

Adunque, per contratto, che è legge fra le parti, i termini per

Digitized by Google

le riserve e le pretese di qualsiasi genere dell'appaltatore e il modo di presentarlo sono stati « *expressis verbis* » stabiliti a *pena di decadenza* e in maniera così generica e comprensiva che non è a priori possibile immaginare alcuna ipotesi in cui la decadenza non possa e non debba essere applicata. Senonchè, come obbietta il Rosazza e come è stato ritenuto in vari lodi arbitrali emessi in cause analoghe, si è voluto sostenere:

a) che se è vero che la clausola contrattuale suddetta deve essere osservata, è vero del pari che, dato il suo carattere eccezionale e di estremo rigore, deve essere interpretata con larghezza e discrezione:

b) che molte volte è impossibile alla Impresa, nel caso di riserve da apporre al registro di contabilità e in casi analoghi, provvedere nel ristretto termine di cinque giorni. Quindi deve ritenersi lecito all'appaltatore di introdurre le sue riserve anche per la prima volta alla firma del conto finale, quando si tratta di fatti e circostanze *permanenti*, accertabili cioè anche a lavori ultimati;

c) che lo stesso deve dirsi pei fatti *continuativi* i quali, anche dopo la ultimazione dei lavori, sono suscettibili di controllo e di accertamento;

d) che le correzioni e le rettifiche di errori incorsi nelle contabilità sono ammissibili anche in sede di revisione e dopo il collaudo; sono quindi necessariamente escluse dalla decadenza. E in tali errori di valutazione dovrebbero essere comprese le domande di maggiori compensi:

e) che l'adempimento delle formalità prescritte dall'art. 41 del capitolato generale Ferrovie Stato non è indispensabile e che la riserva può formularsi per la prima volta alla liquidazione dell'appalto, quando al verificarsi dell'ordine o del fatto per cui si reclama, non sia possibile all'appaltatore di precisare la entità delle conseguenze a suo danno, il che verifica quando si tratta di danni e di fatti aventi carattere continuativo e progressivo, in modo che non sia possibile formulare la precisa cifra della domanda se non dopo che l'opera sia stata ultimata:

7°) Che, contro un tale strano modo di interpretare una precisa e chiara clausola contrattuale, si è osservato giustamente:

Digitized by Google

a) che dove è chiara la lettera è vana ogni ricerca di interpretazioni benevole e di oscure chiose.

Non senza dire che al magistrato ordinario, che deve giudicare secondo lo stretto diritto, non è certo consentita quella larghezza di criteri interpretativi di cui spesso e volentieri si avvalgono i collegi arbitrali specie quando sono autorizzati a decidere inappellabilmente e come amichevoli compositori;

b) che contro le esplicite e precise disposizioni del contratto non può insorgere l'appaltatore il quale le ha accettate e quindi ha l'obbligo di uniformarvisi. Per potere fare delle riserve efficaci, non è certo sufficiente apporle in qualunque stadio di esecuzione dei lavori, ma, osservati i prescritti termini, occorre provocare la decisione del Direttore Generale ed esperire tutti i gradi del procedimento amministrativo prima di adire l'autorità giudiziaria;

c) che la distinzione fra fatti *continuativi* e fatti transitori non trova alcuna giustificazione nel contratto, nel quale si parla in genere di fatti e di circostanze indipendentemente dalla loro natura e durata. E invero la persistenza del fatto lesivo agli interessi dell'appaltatore potrebbe rendere necessaria una serie di riserve successive, ma non già può giustificare e rendere efficace una riserva unica alla fine dei lavori e al cessare del danno perchè in tal modo l'Amministrazione appaltante sarebbe esposta, contro la sua volontà, emergente dal contratto, al rischio di dover subire un aggravio impreveduto ed al quale durante i lavori, non fu messa in grado di porre riparo. La continuità del fatto lesivo e l'intenzione dell'Impresa di metterlo a base delle sue domande di maggiori compensi sono di tale importanza che assolutamente l'Amministrazione deve esserne edotta in tempo e la mancanza di alcuni elementi costitutivi del danno nel suo ammontare ben può essere integrata nel corso dei lavori;

d) che ogni altra interpretazione delle clausole contrattuali e del capitolato generale se da una parte sarebbe vantaggiosa l'appaltatore, esporrebbe le pubbliche amministrazioni al *rischio che col contratto si è espressamente voluto evitare*, di dovere subire aggravi ingiustificati e di non potere fare assegnamento sulla stabilità dei propri bilanci;

e) che è vano anche voler sostenere che per i fatti e le cir-

Digitized by Google

costanze accertabili anche a lavori ultimati non sia necessaria la riserva nei termini stabiliti a pena di decadenza. Una tale interpretazione non solo è contraria alla lettera del contratto, ma urta anche contro la logica.

Anzitutto la disposizione del contratto e del capitolato non è fatta allo scopo di mettere il giudice in grado di procedere al preciso accertamento delle pretese avanzate dall'appaltatore, ma a quello più serio di mettere l'Amministratore, durante l'esecuzione dei lavori, in grado di prevederne la spesa per tutte le eventuali determinazioni che potesse prendere in caso che quella preventivata dovesse manifestarsi assai inferiore al costo effettivo dell'opera. Ma oltre a ciò, non può dirsi che l'appaltatore in qualche caso non possa essere in grado, durante il corso dei lavori di formarsi un esatto concetto di ciò che deve chiedere alla fine dell'opera e possa quindi rimandare a tale epoca le sue riserve, perchè in tale modo tutto resterebbe affidato al suo criterio personale e subiettivo, e la *decadenza* comminata nel contratto si ridurebbe a una *vana espressione*. Nei casi suddetti occorre, quindi, che sia fatta nel termine una riserva anche generica, salvo a specificarla in seguito.

Digitized by Google

MASSIMARIO

Personale - Revocazione - Richiesta di supplemento d'istruttoria al Consiglio di Disciplina - Reclamo ai Consiglio di Amministrazione - Facoltà di disporre nuove indagini - Eccesso di potere.

Il Consiglio di disciplina, a norma dell'art. 53 del Regolamento del 1906, ancora vigente per questa parte, ha facoltà, non obbligo di aderire alla richiesta dell'agente incolpato diretta ad ottenere un supplemento di istruttoria.

Così, per l'art. 54, il Consiglio di Amministrazione ha facoltà, in seguito al reclamo gerarchico dell'agente, di disporre nuove indagini, ancor quando siano prodotte nuove prove dall'interessato.

Non costituisce censura per eccesso di potere, ma critica di merito il preteso inesatto apprezzamento delle prove sui fatti addebitati.

CONSIGLIO DI STATO (IV Sezione). — 10 novembre 1923 — *Pres.* Avet; *Est.* Aicardi; *ric.* Cuozzo Enrico.

Digitized by Google

Anno XVI - N. 52

27 Dicembre 1923

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4920) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Alla deliberazione n. 2183 del 14 novembre 1923, riguardante modificazioni dei Riparti Materiale e Trazione, pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* n. 46 del 15 novembre 1923, pagina 622 e seguenti, devonsi apportare le seguenti rettifiche:

— all'articolo 1 sostituire le parole: vengono istituiti 25 Riparti Materiale e Trazione, ecc., con le parole vengono istituiti 24 Riparti Materiale e Trazione;

— all'allegato alla deliberazione, pagina 623, aggiungere il deposito di Asti fra i depositi con dotazione di locomotive del Riparto di Alessandria e la Squadra di Rialzo di Asti fra le Squadre Rialzo dipendenti dal Riparto medesimo;

— a pagina 623: alle linee di circoscrizione del riparto di Novi aggiungere la Bivio Bormida-Tortona-Voghera (e) e rettificare la Arquata-Tortona (e) in Arquata-Tortona.

— a pagina 624: annullare tutto quanto si riferisce ai Riparti di Trento e Bolzano e sostituire: Riparto di Trento (1): depositi con dotazione di locomotive Trento T. V., Trento T. E., Riva, Bolzano, Ora, Merano, Chiusa, Fortezza; Squadre di Rialzo di Trento, Ala, Bolzano, Merano e Fortezza; limite di circoscrizione Mori-Riva; Ala-Trento-Ora-Bolzano-Brennero; Trento T. E.-Mezzocorona-Malé; S. Michele-Mezzolombardo; Trento-Bassano (e); Ora-Predazzo; Chiusa-Plan; Bolzano-Mals; Fortezza-Innichen; Brunico-Sand;

— a pagina 625: fra i depositi con dotazione di locomotive del Riparto di Sulmona, aggiungere Antrodoco;

— a pagina 626: fra le linee di circoscrizione del Riparto di Castellammare Adriatico, aggiungere la Sulmona (e)-Pescara;

— a pagina 626: fra i depositi con dotazione di locomotive del Riparto di Catanzaro, aggiungere Cotrone. Nella circoscri-

(1) Con un ingegnere distaccato a Bolzano.

Digitized by Google

zione del Riparto medesimo sostituire la Roccella-Metaponto (e) alla Roccella (e)-Metaponto (e);

— a pagina 627: nella circoscrizione del Riparto di Caltanissetta, sostituire la Porto-Empedocle-Vittoria-Ragusa (e) alla Porto Empedocle-Vittoria;

— a pagina 627: nella circoscrizione del Riparto di Catania, sostituire la Catania-Ragusa alla Catania-Vittoria (e) e la Catania-Messina-Rometta alla Catania-Messina-S. Agata di Militello.

Il capoverso primo dell'articolo 6 della deliberazione 4 luglio 1923, n. 1293 del Commissario Straordinario delle Ferrovie dello Stato, pubblicata nel *Bollettino* n. 27 del 5 luglio 1923, e riguardante la costituzione del Compartimento di Trieste e la nuova giurisdizione del Compartimento di Venezia, devesi intendere sostituito dal seguente:

« L'Ufficio Materiale e Trazione di Trento sostituisce i Riparti di Trento e Bolzano, di cui l'ordine di Servizio n. 51-1922, ha giurisdizione sulle linee e sugli impianti già assegnati ai Riparti stessi e provvede alla gestione contabile degli impianti e del personale dipendente ».

L'ultimo capoverso dell'articolo medesimo devesi intendere annullato.

Digitized by Google

Errata-corrige.

Bolettino Ufficiale, n. 30, del 26 luglio 1923, nell'allegato *A* all'Ordine di servizio n. 92, a pagina 465, 1ª colonna, sostituire alla parola « *Ugne* » quella di « *Uque* ».

Nella prima e seconda colonna della stessa pagina, sostituire al nome « *Rediduglia* » *quello di* « *Redipuglia* ».

A pagina 468, nella 2ª colonna, sostituire alla parola « *Valvociana* » quella di « *Valvolciana* ».

A pagina 479, nella 1ª colonna, al progressivo n. 50, sostituire alla parola « Gorizia-Montesano » quella di « Gorizia-Montesanto ».

Bollettino Ufficiale n. 39, del 27 settembre 1923 a pagina 685, nell'Ordine di servizio n. 124, primo capoverso, seconda e terza riga, alle parole « Gorizia-Campagnuzza-Aidussina » sostituire quelle di Cormons-Trieste Centrale.

Bollettino Ufficiale, n. 47-1923, Ordine di servizio n. 146, a pagina 793 tra il punto intestato « in giurisdizione » ed il punto intestato « treni » aggiungere:

Circuito telegrafico: Le stazioni di S. Giuseppe di Cairo e di Altare sono incluse nel nuovo circuito telegrafico n. 4428, con le chiamate rispettivamente

S. G. e A. T.

A pagina 794, in seguito all'ultimo periodo del punto « *tariffe* » aggiungere:

Agli effetti della tassazione dei biglietti di abbonamento la linea S. Giuseppe di Cairo-Altare deve essere considerata di 2ª categoria.

Alla pagina 787, allegato B all'Ordine di servizio n. 143-1923, la distanza indicata di contro alla stazione di Piacenza dovrà essere rettificata in Km. 39.

Digitized by Google

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del regolamento del personale, si rende noto che, il signor Direttore generale, in data 3 ottobre 1922, ha accettate, in base all'art. 164 R. P., le dimissioni dal servizio rassegnate dal commesso i. p. OTTOLINA Carlo Davide (211924), della stazione di Milano C., con decorrenza 27 luglio 1922.

Ordine di servizio N. 165.

Trasporto per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

Gli allegati *A* e *C* al « Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari » pubblicato con l'O. S. N. 167/1911, sono annullati e sostituiti, rispettivamente, dagli allegati *A* e *B* al presente Ordine di servizio.

Nel punto 1 dell'art. 17 del citato regolamento devono essere depennati i nomi di tutte le Cooperative ivi indicate ad eccezione di quelle di Cagliari e di Chiavari.

Restano abrogati l'ordine di servizio n. 48-1918 e tutti gli altri successivi riguardanti le Società ammesse al godimento della tariffa ridotta.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Digitized by Google

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 165-1923.*

Elenco delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari, ammesse a fruire della concessione di cui il Regolamento (pubblicato con l'Ordine di servizio n. 167-1923).

Ala — Cooperativa di consumo fra ferrovieri.

Alessandria — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.

Arona — Società cooperativa di consumo ferrovieri di Arona.

Asti — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale ferroviario di Asti e stazioni limitrofe.

Benevento — Cooperativa ferrovieri.

Bergamo — Cooperativa ferroviaria di consumo (Succursale della Cooperativa suburbana di consumo di Milano).

Bologna — Società cooperativa anonima ferroviaria.

Borgo S. Lorenzo — Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri.

Brescia — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari ed affini.

Busalla — Società anonima cooperativa di consumo in Busalla.

Cagliari — Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato residenti in Cagliari e Provincia.

Campobasso — Cooperativa di consumo fra i ferrovieri.

Cassino — Società anonima cooperativa di consumo fra agenti ferroviari.

Castellammare Adr. — Unione cooperativa ferrovieri.

Catania — Cooperativa ferrovieri dello Stato.

Cesena — Cooperativa di consumo fra ferrovieri.

Ceva — Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Ceva.

Chiavari — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari in Chiavari.

Digitized by Google

Chivasso	— Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato.
Civitavecchia	— Cooperativa di consumo ferroviaria.
Firenze	— Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Firenze.
Foggia	— Società anonima cooperativa fra i ferrovieri di Foggia.
Foligno	— Società anonima cooperativa di consumo ferroviaria.
Gallarate	— Cooperativa ferrovieri Gallarate.
Genova	— Società anonima cooperativa di consumo.
Genova	— Magazzeno cooperativo tra i soci del circolo ricreativo ferrovieri di Genova.
Iseo	— Società anonima cooperativa di produzione e consumo fra agenti ed operai ferroviari.
Lecco	— Cooperativa ferroviaria di consumo (Succursale della Cooperativa suburbana di consumo di Milano).
Levanto	— Società cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Levanto.
Livorno	— Società anonima cooperativa di consumo tra ferrovieri.
Lucca	— Cooperativa ferrovieri.
Luino	— Società cooperativa fra il personale delle ferrovie dello Stato di Luino.
Messina	— Cooperativa di consumo tra i ferrovieri dello Stato.
Milano	— Società anonima cooperativa suburbana di consumo fra gli agenti delle strade ferrate (1).
Monza	— Cooperativa ferroviaria di consumo (Succursale della Cooperativa suburbana di consumo di Milano).
Mortara	— Società cooperativa di consumo fra agenti delle ferrovie dello Stato residenti a Mortara e nei paesi limitrofi.

(1) Ha succursali a Bergamo, Lecco, Monza e Novi Ligure.
Le dichiarazioni vengono rilasciate dalla sede centrale della Società.

Digitized by Google

Napoli — Società anonima cooperativa di consumo « Cesare Pozzo » fra macchinisti ed affini delle ferrovie dello Stato.

Novi Ligure — Cooperativa ferroviaria di consumo (Succursale della Cooperativa suburbana di consumo di Milano).

Orbetello — Cooperativa di consumo ferroviaria.

Orvieto — Magazzino viveri cooperativo fra i ferrovieri di Orvieto e stazioni limitrofe.

Ovada — Cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.

Padova — Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri dello Stato.

Palermo — Cooperativa ferrovieri di Palermo.

Pavia — Società di consumo e beneficenza fra il personale ferroviario di Pavia.

Piacenza — Società anonima cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari di Piacenza.

Piadena — Società cooperativa ferroviaria di consumo fra ferrovieri.

Pisa — Società anonima cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari di Pisa.

Pistoia — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari.

Pontassieve — Società anonima cooperativa di consumo « Fratellanza » fra i ferrovieri di Pontassieve.

Pontedecimo — Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate.

Pontremoli — Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Pontremoli.

Reggio Calabria — Società anonima cooperativa di consumo fra macchinisti, fuochisti ed affini delle ferrovie dello Stato.

Reggio Calabria — Società cooperativa di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato.

Rieti — Cooperativa fra il personale dipendente ferrovie dello Stato.

Rimini — Società anonima cooperativa fra gli agenti ferroviari residenti in Rimini e zone limitrofe.

Digitized by Google

Rivarolo Ligure	— Società anonima cooperativa di consumo fra il personale delle strade ferrate.
Rivarolo Lig. (Certosa)	— Società anonima cooperativa di consumo fra il personale in pianta stabile delle strade ferrate.
Roma	— Cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Roma.
Roma	— Cooperativa di consumo macchinisti e fuochisti delle ferrovie dello Stato di Roma.
Roma	— Cooperativa per la cucina economica tra gli operai del Deposito locomotive di Roma S. Lorenzo.
Roma	— Cooperativa per la cucina economica fra gli operai delle officine di Roma Trastevere.
Roma	— Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Portonaccio (Roma Tiburtina).
Roma	— Unione cooperativa Aniene.
Roma	— Unione cooperativa di consumo fra gli impiegati delle ferrovie dello Stato.
Roma	— Unione cooperativa ferroviaria di consumo fra il personale delle ferrovie dello Stato di Roma Trastevere.
Ronco Scrivia	— Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Ronco Scrivia.
Salerno	— Cooperativa di consumo fra il personale di macchina ed affini.
Sampierdarena	— Società anonima cooperativa di consumo tra il personale delle strade ferrate.
S. Bened. del Tronto	— Società anonima cooperativa ferroviaria di consumo.
S. Giovanni Valdarno	— Società anonima di consumo fra i ferrovieri di S. Giovanni Valdarno.
S. Giuseppe di Cairo	— Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di S. Giuseppe di Cairo.
Sapri	— Cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari da Praja a Castelnuovo Vallo.
Savona	— Società cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari in Savona.
Sora	— Cooperativa di consumo fra gli impiegati ferroviari.

Digitized by Google

Spezia	— Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri di Spezia (frazione di Chiappa).
Sulmona	— Società cooperativa di consumo.
Termoli	— Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri di Termoli.
Terni	— Società anonima cooperativa di consumo dei ferrovieri di Terni.
Tivoli	— Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri con sede in Tivoli.
Torino	— Unione cooperativa di consumo tra ferrovieri di Torino.
Torre del Lago	— Società anonima cooperativa di consumo tra i ferrovieri di Torre del Lago.
Trento	— Cooperativa di consumo fra ferrovieri del Trentino.
Treviso	— Cooperativa di consumo tra ferrovieri.
Trieste	— Società cooperativa di consumo tra ferrovieri della Venezia Giulia.
Udine	— Magazzino cooperativo fra il personale delle ferrovie dello Stato.
Velletri	— Cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari in Velletri.
Verona	— Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti delle strade ferrate.
Viareggio	— Società anonima cooperativa di consumo tra ferrovieri.
Viterbo	— Società anonima cooperativa di consumo ferrovieri.
Voghera	— Società anonima cooperativa fra gli agenti delle ferrovie dello Stato.

Digitized by Google

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 165-1923.*

Elenco delle linee sulle quali si effettua il servizio di distribuzione delle derrate per le Società cooperative di consumo di cui l'articolo 17 del Regolamento (pubblicato con l'Ordine di Servizio n. 167-1923).

Società anonima cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato residenti in *Cagliari* e provincia.

Cagliari-Campeda.

Decimomannu-Monteponi.

Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari in *Chiavari.*

Stazioni di *Riva Trigoso, Sestri Levante e Zoagli.*

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 166.

Estensione di servizio nella fermata di Capo Spartivento.

A cominciare dal giorno 26 dicembre 1923, la fermata di Capo Spartivento, della linea Metaponto-Reggio C. già abilitata al servizio viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo ed al servizio merci a grande velocità per trasporti non eccedenti i Kg. 100 per spedizione, è stata ammessa anche al servizio merci a piccola velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti i Kg. 500, formate da colli non superiori ai Kg. 50; e tali limiti di peso verranno, per analogia, estesi anche al servizio merci a grande velocità.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 17 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) di contro al nome Fermata di Capo Spartivento dovrà indicarsi, nella colonna 10, la lettera O, con il richiamo (11), e nella colonna 8 dovrà sostituirsi il richiamo (4) con (11).

In calce alla pagina stessa, si dovrà riportare la seguente nota:

(11) Limitatamente ai trasporti di peso sino a Kg. 500, composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Inoltre nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (Edizione marzo 1921), a pagina 9, di fronte al nome della fermata suddetta, dovrà modificarsi l'indicazione « L. G. » in « L. O. ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 167.

Estensione di servizio nella fermata di Manzano.

A datare dal 25 dicembre 1923 la fermata di Manzano della linea Pontebba-Udine-Cormons attualmente abilitata, come era stato disposto col punto 82 del Bollettino Commerciale n. 14 del

Digitized by Google

13 giugno 1919, al servizio merci a g. v. e p. v., a carro completo, con tassazione in base all'avvertenza C del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » è stata abilitata al servizio merci a g. v., e p. v., tanto a carro completo che in collettame, con tassazione in base alla distanza reale.

In conseguenza di ciò, a pagina 34 della parte I del prontuario suddetto (edizione giugno 1914) di contro al nome di Manzano si dovrà cancellare alle lettere G e O, nelle colonne 8 e 10, il richiamo esistente, e in calce alla pagina si dovrà cancellare la nota relativa al richiamo stesso.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9 *e* 22.

Circolare N. 67.

Piombatura dei carri.

A chiarimento dell'articolo 13 delle « Norme per la piombatura dei carri » Edizione settembre 1922, e della circolare 19 pubblicata nel Bollettino Ufficiale 14 del 5 aprile 1923, si avverte che la disposizione per cui « i carri coperti vanno di massima assicurati con quattro piombi da applicarsi due per parte » deve riferirsi ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, e non già a quelli provenienti dalle ferrovie estere che non sono vincolate alle nostre disposizioni interne.

Pertanto il personale dei treni e delle stazioni, nel ricevimento e nelle consegne dei carri coperti provenienti dalle ferrovie estere, deve attenersi esclusivamente alle disposizioni dei Capi III e IV delle accennate norme, limitandosi, per quanto riguarda il controllo della quantità dei relativi piombi applicati, a verificare se essa corrisponde a quella segnata sui documenti di scorta e se è sufficiente a garantire il contenuto del carro.

Si richiama poi l'attenzione del personale di scorta ai treni su quanto dispone il paragrafo 32 delle citate norme, che gli fa ob-

Digitized by Google

bligo di rifiutare assolutamente l'accettazione dei carri con piombi irregolari, specialmente se le impronte non sieno chiaramente leggibili.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — Con riferimento al comunicato inserito nel *Bollettino Ufficiale* n. 48, del 29 novembre 1923, pag. 811, si rende noto che il Ministero della Marina, con decreto del 26 novembre 1923, ha riammesso a fare offerte per i contratti con lo Stato, dal 1 dicembre 1923, la ditta G. Salerni, E. Preti e C. di Taranto.

Con decreto 14 dicembre del Prefetto della provincia di Roma, la « Società Cooperativa Edilizia Unione Prati in Roma », è stata cancellata dal Registro Prefettizio di cui all'art. 14 del R. decreto n. 278 del 12 febbraio 1911, cessando di usufruire dei benefici di legge per concorrere alle pubbliche gare.

Con decreto 14 dicembre 1923 del Prefetto della provincia di Roma, la « Società Cooperativa agricola fra lavoratori della terra in Bolsena » è stata cancellata dal Registro Prefettizio di cui all'art. 14 del R. decreto n. 278 del 12 febbraio 1911, cessando di usufruire dei benefici di legge per concorrere alle pubbliche gare.

Il Commissario Straordinario
TORRE.

Digitized by Google

Ordine di servizio N. 6V

Carte di libera circolazione e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto per l'anno 1924.

Per l'anno 1924 restano invariati i tipi di carte di libera circolazione, di biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, di permessi speciali di circolazione per i treni di lusso, di biglietti per un solo viaggio serie Bs, B e C, e di buoni-bagaglio, di cui all'ordine di servizio n. 195-1921.

Le carte di libera circolazione serie A unite a tessere e quelle serie At (trasmissibili) convalidabili di anno in anno, nonchè i biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, emessi tanto negli anni 1922 e 1923, quanto nel 1924, per essere tenuti validi, debbono portare applicata nell'apposito spazio una marchetta di convalidazione, conforme al modello di quelle del 1923, con la sola differenza dell'indicazione dell'anno 1924 e dei colori i quali sono i seguenti:

azzurro per le carte serie A;
rosso per le carte serie At (senza distinzione di classe);
viola per i biglietti di libero ingresso nelle stazioni;
marrone per i biglietti di transito pedonale.

Tutte le marchette portano un timbro a secco costituito da un cerchio alato contenente la sigla «F. S.». Sulle marchette relative alle carte di libera circolazione serie A e At è indicato altresì il numero della corrispondente carta.

Si fa speciale raccomandazione al personale di servizio all'ingresso nelle stazioni e di controlleria ai treni di accertare che sulle tessere contenenti le carte di libera circolazione serie A e sui permanenti serie At (trasmissibili) convalidabili di anno in anno, si trovi applicata la corrispondente marchetta di convalidazione per l'anno 1924, in mancanza della quale, tanto la carta di circolazione, quanto la tessera dovranno essere ritirate e fatte pervenire con apposito rapporto, pel tramite della competente Sezione

Digitized by Google

Movimento e Traffico, al Servizio Personale e Affari Generali (Ufficio I). Nel caso in cui il ritiro della carta serie A o At avvenga durante il viaggio, dovrà essere rilasciato al portatore, anche se si tratti di persona estranea all'Amministrazione, un mod. Ci-204 senza prezzo per il proseguimento fino a destinazione.

Analogo accertamento ed eventuale ritiro con relativo rapporto dovrà essere fatto nei riflessi dei biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale.

Per le carte di libera circolazione serie Al e At annuali (le quali, come è noto, sono contrassegnate da una striscia diagonale di colore celeste, se valide per l'intera rete, e da due striscie diagonali incrociantisi del detto colore, se a percorrenza limitata) non occorre alcuna convalidazione speciale, risultando la scadenza dalle carte stesse.

Al riguardo si avverte che, a mente del paragrafo 5 delle nuove Norme (di prossima pubblicazione) per le concessioni di viaggio e di trasporto in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, i portatori di carte di libera circolazione serie Al e At, a decorrere dal 1° gennaio 1924, quando utilizzano le carte stesse, debbono presentare al personale delle stazioni e di controlleria anche un documento legale di riconoscimento, il quale potrà essere:

— la tessera di riconoscimento ,se si tratti di agenti delle Ferrovie dello Stato o della Compagnia Internazionale delle Carrozze con letti;

— un documento qualsiasi (porto d'armi, passoporto, libretto postale, ecc.) se si tratti di altre categorie di persone.

Di quanto sopra dovranno essere avvertiti i portatori di dette carte serie Al e At a cura degli uffici emittenti.

I biglietti a libretto serie As avranno le seguenti modificazioni:

— l'intercalare sarà cucito al biglietto e quindi, dopo esaurito l'intercalare stesso, dovrà essere rinnovato l'intero biglietto:

— saranno abolite le caselle per la vidimazione delle stazioni;

— dopo lo spazio relativo all'indicazione del percorso sarà riservato lo spazio per indicare man mano i vari treni che successivamente saranno presi per effettuare l'intero viaggio.

Digitized by Google

I biglietti a libretto serie As del tipo in uso nel 1923 potranno essere utilizzati sino ad esaurimento delle scorte esistenti.

Al riguardo si rammenta che i portatori di biglietti a libretto serie As, prima di iniziare il viaggio, debbono indicare *a penna*, nell'apposita casella del libretto: la data, la stazione di partenza, la stazione definitiva di destinazione e il numero del treno nel quale viaggiano. In caso di ripresa del viaggio dopo una fermata, deve essere indicato il nuovo treno con il quale si effettua il proseguimento del percorso. Se il viaggio viene ripreso in uno dei giorni successivi a quello in cui fu iniziato, deve essere indicata anche la nuova data.

Il personale di controlleria deve accertare che nei libretti serie As siano state apposte le suddette indicazioni, in mancanza delle quali il personale medesimo dovrà provvedere a che il biglietto sia subito regolarizzato, facendo poi rapporto nella relazione giornaliera.

I tipi dei biglietti a libretto serie Ab, Ao e Ap restano invariati.

Le tessere di riconoscimento e i libretti serie B-2 e serie B-4 per viaggi gratuiti, istituiti con la circolare P. AG. 12/33600 del 18 ottobre 1923 di S. E. il Commissario straordinario, entreranno in uso per le concessioni relative all'anno 1924.

A seguito della comunicazione già fatta con la detta circolare si avverte però che qualora nel primo trimestre del venturo anno, per il considerevole lavoro di emissione delle suindicate tessere e libretti, vi siano agenti e loro congiunti non ancora muniti delle tessere e libretti medesimi, si potranno loro rilasciare, per le concessioni del 1924, biglietti serie B, prendendone nota, beninteso, nei relativi stati di famiglia, salvo, all'atto della emissione dei libretti, a staccare dai medesimi un biglietto gratuito per ogni mezza concessione già accordata. I biglietti staccati dovranno essere annullati e conservati negli stati di famiglia.

I biglietti serie B che si rilasceranno, a qualsiasi categoria di persone, in conto delle concessioni del 1924, in qualunque data siano emessi, dovranno avere la scadenza improrogabile al 31 marzo 1925 ed essere compilati secondo le disposizioni contenute nelle sud-

Digitized by Google

dette nuove Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536.

Per l'emissione dei libretti serie B-2 e B-4 si richiamano le disposizioni di cui al punto 2° della sopra citata circolare.

Per l'uso dei libretti medesimi si debbono osservare le seguenti norme:

I biglietti gratuiti serie B-2 e B-4 non possono essere utilizzati se non vengono presentati insieme con la copertina del relativo libretto e con la corrispondente tessera di riconoscimento.

Ogni biglietto è valido per un viaggio di sola andata da e per qualsiasi stazione della rete statale o scalo delle linee di navigazione dello Stato, qualunque sia la residenza del portatore del biglietto, nonchè per una diramazione non superiore ai 100 Km.

I biglietti serie B-2 e B-4 sono validi per cinque fermate intermedie.

Prima della partenza, a cura del portatore, debbono essere indicate *a penna,* sul biglietto da utilizzarsi, il nome della stazione o scalo marittimo iniziale del viaggio e quello della stazione o scalo marittimo definitivo di destinazione.

L'indicazione della eventuale diramazione deve invece essere apposta *a penna* dalla stazione o agenzia della località dalla quale si stacca la diramazione stessa.

Fra la stazione iniziale e quella definitiva del viaggio, indicate nel biglietto, possono essere percorse la via più breve oppure le corrispondenti deviazioni ammesse per i viaggiatori muniti di biglietto a pagamento, qualunque sia la lunghezza delle deviazioni medesime.

Fra Napoli e Palermo si può seguire anche la via mare senza bisogno di speciale indicazione sul biglietto.

La diramazione deve staccarsi da una stazione intermedia del viaggio, sia che questa si trovi sulla via più breve, sia sulle corrispondenti deviazioni ammesse per i viaggiatori muniti di biglietto a pagamento. (Veggasi § 81 delle anzidette nuove « Norme »).

I biglietti successivi al primo, contenuti nel libretto, possono essere utilizzati anche se i viaggi indicati nei precedenti non siano stati completamente effettuati.

Prima di iniziare il viaggio o di riprenderlo nei casi di fermata, il biglietto deve essere presentato con il relativo libretto e

Digitized by Google

la corrispondente tessera alla stazione o agenzia per la vidimazione.

E' assolutamente vietato di modificare o correggere le indicazione del percorso o della diramazione o, comunque, di alterare il libretto.

Nel caso di erronea indicazione del percorso le stazioni o le agenzie che provvedono alla prima vidimazione dei biglietti serie B-2 e B-4 debbono praticare l'occorrente rettifica con le modalità di cui al § 136 delle Norme anzidette.

Di regola, i biglietti serie B-2 e B-4 non debbono essere staccati dai libretti che soltanto a viaggio definitivamente ultimato per essere consegnati al personale della località di arrivo.

I biglietti serie B-2 e B-4 hanno, rispetto ai treni, le stesse validità stabilite per i biglietti serie B.

Le suindicate disposizioni sono succintamente riportate anche nella copertina dei libretti serie B-2 e B-4.

Per le concessioni gratuite di viaggio e di trasporto del bagaglio, stabilite rispettivamente dall'articolo 7, punti 1°, 2° e 3° e dall'articolo 8, punto 2, lettera c) del R. decreto 1536 e chieste entro l'anno 1923, potrà provvedersi durante il 1924 mediante il rilascio di biglietti serie B e di buoni bagaglio con validità non oltre il 30 dicembre dell'anno medesimo.

Per l'emissione e l'uso dei biglietti serie B e dei buoni bagaglio relativi alle concessioni dell'anno 1923 dovranno osservarsi le disposizioni contenute nelle norme di applicazione del regolamento per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti per un solo viaggio (approvato con il R. decreto 21 luglio 1910, n. 628), pubblicate con l'ordine di servizio n. 89 del 6 aprile 1911.

I biglietti serie B saranno valevoli per tutte le deviazioni ammesse per i viaggiatori muniti di biglietti a pagamento, comprese quelle superiori ai 100 Km.

Per l'uso dei biglietti gratuiti serie B e per quelli a prezzo ridotto serie C non occorre tessera di riconoscimento.

I biglietti permanenti di compartimento riservato portano la indicazione dell'anno completata a penna; quelli per un solo viaggio hanno tale indicazione stampata in nero.

Digitized by Google

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano nel 1924 con le modalità stabilite dal § 2° dell'ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista, hanno il fondo colore giallo e portano in alto stampata in inchiostro nero l'indicazione dell'anno 1924.

I biglietti speciali a riduzione del 75 % serie D, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, hanno un bordo color grigio-verde, tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo; l'indicazione dell'anno è completata a penna.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 17[v]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell' Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 21 gennaio 1924, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile e delle squadre di rialzo, limitatamente per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. V-57.a, scrivendo a mano nell'apposito spazio il

Digitized by Google

motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta V-57 in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l' etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina scortato da Mod. M-130.

Di massima i veicoli rintracciati in continente dovranno essere inviati alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile del continente stesso e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina Officina del Materiale rotabile o del Materiale mobile dell'isola.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Sezione Movimento e Traffico ed al Circolo di ripartizione; per le carrozze e i bagagliai, alla Sezione Movimento e Traffico.

Le Sezioni Movimento e Traffico, entro il 31 gennaio 1924, comunicheranno all'Ufficio Circolazione Veicoli l'esito, anche se negativo, delle ricerche compiutesi sulle proprie linee, indicando il numero di servizio dei veicoli rintracciati.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Digitized by Google

Elenco dei veicoli da introdursi nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

CR
Clz 44286 - 44568.

Carri.

F 131278 - 131281 - 131284 - 132024 - 132029 - 132034 - 132038.

Ltm 443378 - 443386 - 443391 - 443395 - 443399.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 *e* 45.

Il commissario straordinario
TORRE.

Digitized by Google

SENTENZA

Avaria - Bagnamento per acqua penetrata di stravento - Irresponsabilità del vettore.

Quando sia fornito un carro in perfette condizioni e costruito secondo i sistemi in vigore, e se dell'acqua piovana viene a penetrare nell'interno delle portelle e ribalte a cagione del forte stravento, danneggiando la merce, non si può in modo alcuno accettare il principio della responsabilità delle ferrovie, non potendo esistere colpa dal momento che il danno costituisce un evento indipendente dalla negligenza o trascuratezza del vettore ferroviario.

CORTE DI APPELLO DI MILANO 16-23 ottobre 1923. — Ferrovie dello Stato contro Rizzardi Carlo. *Pres.* Raimondi - *Est.* Piredda.

La Ditta Carlo Rizzardi e Figlio di Pavia, premesso di avere il giorno 15 ottobre 1921 eseguita una spedizione di riso in carro chiuso n. 154199 al signor Vincenzo Mollica, di Messina, assume che la merce arrivò in parte avariata per bagnamento, del che fu redatto verbale di costatazione; che essa Rizzardi quale cessionaria del destinatario Mollica, inoltrò il reclamo amministrativo vistato il 13 febbraio 1922, ma la richiesta venne respinta; premesso tutto questo, conveniva avanti il Tribunale di Pavia la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con citazione 17 agosto 1922 per sentirla condannare ai danni in L. 7452 cogli interessi 5 % dal 13 febbraio 1922 e spese.

La convenuta Amministrazione eccepiva in via pregiudiziale la carenza di diritto e di azione della Rizzardi perchè la merce venne svincolata dal destinatario e Rizzardi agisce in base alla semplice girata sul bollettino di consegna, mentre se è consentita

Digitized by Google

la girata della ricevuta di spedizione non è ammessa la girata del bollettino di consegna, come emerge dal rapporto degli articoli 109 e 110 delle tariffe e come in giurisprudenza venne ritenuto.

Nel merito osservava che la bagnatura della merce deve attribuirsi a caso fortuito o di forza maggiore, giacchè risulta che il vagone era in ottime condizioni e l'acqua penetrò soltanto a cagione dello stravento attraverso le porte e le ribaltine del carro.

E se volesse ammettersi per ipotesi che il vagone fosse difettoso allora sosteneva parimenti la irresponsabilità in base alle disposizioni contenute nel R. decreto 15 aprile 1915, n. 505, 15 aprile 1915, n. 672, 4 marzo 1920, n. 280, 25 giugno 1915, n. 369, in quanto la Amministrazione ferroviaria era esonerata dall'obbligo di fornire carri chiusi o con copertone nei casi in cui esisteva prima detto obbligo, ed inoltre, era stata concessa la facoltà di anticipare o ritardare le visite e prove del materiale rotabile.

Infine soggiungeva che non potrebbe parlarsi di danno per ritardo, giacchè se ritardo vi fu, venne causato dallo stesso mittente il quale indirizzò la spedizione a Modena e poscia ordinò di rispedirla a Messina.

Il Tribunale, con sentenza 15 marzo 12 aprile 1923, osservava che non si tratta di girata del bollettino di consegna, ma della cessione da parte del destinatario delle sue azioni dopo eseguito lo svincolo.

Nel merito respingeva la eccezione di forza maggiore considerando che le portelle e le ribalte dei vagoni ferroviari devono essere costruite in modo da permettere il passaggio dell'aria e non dell'acqua; e ritenendo che nonostante il silenzio nel verbale di avaria, doveva ad ogni modo sussistere un vero difetto delle portelle e ribalte essendo rimasti avariati ben 58 sacchi.

Respingeva pure l'altra eccezione della convenuta rilevando che in base al R. decreto 4 marzo 1921, n. 280 le ferrovie erano autorizzate a fornire vagoni aperti, invece che chiusi o muniti di copertone e anticipare o ritardare le prescritte visite e prove del materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari; ma, fornendo vagoni chiusi, non erano autorizzati a consegnarli difettosi.

Quindi il Tribunale pronunciava sentenza di condanna al pagamento delle lire 7452, interessi e spese.

Digitized by Google

Da questa sentenza la Amministrazione ferroviaria appellava, con citazione 6 maggio 1923, lamentando che i primi giudici avessero male apprezzate le circostanze di fatto e malamente applicate le norme di legge, e pertanto, in riforma della sentenza del Tribunale, insisteva per l'accoglimento della eccezione pregiudiziale ed in subordine per quelle di merito, esponendo le ragioni e le difese precisate di sopra.

Aggiungeva soltanto in questa sede a confutazione degli argomenti esposti dal Tribunale in ordine alla pregiudiziale, che se si trattasse realmente di cessione, delle azioni del destinatario, allora la cessione per essere efficace nei confronti del terzo (Amministrazione ferroviaria) doveva essere seguita da quanto dispone l'art. 1539 Codice civile; e nel caso concreto sarebbe occorsa la notifica della avvenuta cessione. Nè potrebbe valere la dichiarazione fatta nel reclamo amministrativo, sia perchè la notifica dovrebbe essere anteriore al reclamo, sia perchè la notifica stessa doveva essere eseguita alla persona che ha la rappresentanza legale della Amministrazione ferroviaria, e non al Capo stazione che ha la rappresentanza limitata a certi soli effetti.

La Ditta Rizzardi contestava gli argomenti dell'appellante, osservando che la pregiudiziale non regge, sia di fronte all'art. 133 Tariffe, sia di fronte alla considerazione che assieme al reclamo era stato poscia trasmesso il richiesto bollettino di consegna contenente a tergo la cessione dell'azione da parte del destinatario; sicchè le ferrovie erano state notiziate della avvenuta cessione. E nel merito osservava che se l'acqua è penetrata nel vagone, ciò significa che detto vagone non era in buone condizioni; e che essendo l'acqua penetrata dalle connessure delle porte, vuol dire che le porte non si trovavano nelle volute condizioni di chiusura.

Rilevava poi che i decreti invocati dalla ferrovia non giovavano sia perchè cessato il principio che la merce viaggiasse a rischio e pericolo del mittente, sia perchè del R. decreto 4 marzo 1920 che autorizzava il ritardo nelle visite e prove del materiale rotabile, non ne scaturiva la irresponsabilità per le avarie cagionate dal cattivo stato di manutenzione del materiale, sia perchè la resa del carro avvenne dopo oltre un mese dalla spedizione.

Digitized by Google

DIRITTO.

Omissis.

Nel merito però risulta fondato l'appello interposto sulla Amministrazione ferroviaria non avendo il Tribunale apprezzate convenientemente le risultanze di causa. Invero non si può nè si deve prescindere dal considerare, che per valutare l'operato di una pubblica amministrazione, ai fini di determinare le conseguenze giuridiche e stabilire la esistenza o meno della sua responsabilità civile, si deve avere riguardo anche alle forme e sistemi che l'Amministrazione pubblica deve seguire nell'esplicare la sua attività forme e sistemi che hanno a loro ragione di essere nella stessa posizione speciale in cui la stessa amministrazione pubblica viene a trovarsi, e la cui osservanza non può essere per necessità fonte di responsabilità.

E tralasciando ogni comparazione estranea, e soffermandosi su quanto è strettamente necessario per la decisione della causa, basta ricordare che anche le ferrovie dello Stato nella ordinazione o costruzione diretta del materiale rotabile deve seguire e segue delle norme prestabilite alle quali non può derogare, esamina sistemi che, dopo opportuni studi, indagini e raffronti vengono approvati ed adottati.

Sicchè se venne fornito un carro in perfette condizioni costruito secondo i sistemi in vigore e se l'acqua piovana è riuscita a penetrate nell'interno dalle portelle e ribalte a cagione del forte stravento, danneggiando la merce, non si potrebbe in modo alcuno accettare il principio della responsabilità delle Ferrovie poichè nessuna colpa può esistere la dove venne consegnato un carro in condizioni regolamentari e il danno costituisce un evento indipendente dalla negligenza o trascuranza od omissione del vettore ferroviario, non avente rapporto con la trasgressione di un dovere.

Ed è questo principio che trova la sua completa applicazione nel caso in esame essendo identica la fattispcie, e per andare in contrario avviso si dovrebbe indubbiamente sanzionare l'altro principio dell'obbligo della Amministrazione ferroviaria di adottare altro tipo di carro, di seguire un diverso e miglior sistema di chiu-

Digitized by Google

sura di portare insomma una modificazione ai concetti finora seguiti.

Basta un simile accenno, per emergere la sua assurdità, perchè, a parte la considerazione che in questo campo, esula la competenza della Autorità giudiziaria, chi sa mai quali e quanti sistemi si suggerirebbero, e quando si arriverebbe allo accordo sul sistema perfetto!

Quindi, la Amministrazione ferroviaria, col somministrare un suo vagone costruito coi sistemi ora approvati ed adottati, adempie fedelmente e totalmente il suo compito allorchè il carro è in perfette e normali condizioni.

Sarebbe ben diverso il caso, se fosse stato consegnato un carro difettoso od in cattive condizioni di manutenzione, e l'acqua fosse penetrata nel vagone perchè le porte non si trovavano nelle volute condizioni di chiusura, giacchè, in tali ipotesi, sarebbe difficile negare la responsabilità delle Ferrovie, a meno che, non esistessero peculiari circostanze nei singoli casi.

Dalla Ditta Rizzardi, e dal Tribunale, nella sentenza, si sono esposti due argomenti, per sostenere la responsabilità delle Ferrovie e cioè:

a) che il carro è difettoso se ha lasciato penetrare l'acqua;

b) che, se anche nel verbale di avaria non è detto, il carro di cui trattasi, era di certo difettoso, essendo stati numerosi i sacchi avariati.

Il primo argomento, di fronte a quanto è stato detto sopra osservato, è inattendibile, perchè in un linguaggio di astratta matematica, potrebbe essere seguito; ma nel significato tecnico ed ai fini di determinare una responsabilità civile non può essere ritenuto difettoso un carro costruito perfettamente, secondo i sistemi approvati ed adottati da chi ne aveva la competenza in base ai particolari ordinamenti della Amministrazione pubblica. Se l'acqua fosse penetrata, per difetto di costruzione, o di trascurata manutenzione si potrebbe allora ragionare di responsabilità, ma se la costruzione fu perfetta, secondo i sistemi adottati, ed il carro fu pure consegnato in condizioni perfette, se l'acqua è penetrata non per difetto di costruzione, o di manutenzione, ma per altra superiore accidentalità, non può essere in tale caso, proclamata la

Digitized by Google

responsabilità della Amministrazione Ferroviaria, in regola coi propri ordinamenti.

Il secondo ragionamento, che sarebbe di innegabile valore, quale fosse dimostrato, che il vagone di cui trattasi era in realtà difettato, è nella specie arbitrario ed errato, perchè contraddetto dalle risultanze degli atti.

Si sarebbe concepito un ragionamento per induzione in mancanza di elementi concreti e positivi, non quando gli elementi esistono, e sono forti e sicuri e precisi. E dal verbale di accertamento di avaria, esibito pacificamente in atti dalle parti risulta « il carro in ogni sua parte, si trovava in perfette condizioni, sia alle pareti che all'imperiale, senza alcuna laceratura ed in ottime condizioni di impermeabilità ; e che l'acqua potè penetrare soltanto dalle connessure delle portelle laterali, scorrevoli e da qualche ribalta per forte stravento ».

Non essendo state impugnate le risultanze di detto verbale, e non essendosi dedotte delle prove in contrario, si deve innegabilmente tener per fermo, che il carro fosse in perfette condizioni, in ogni sua parte. Per ciò le conseguenze giuridiche, sono quali di sopra precisate.

Quindi, senza dover discendere ad altre inutili e superflue indagini, appare evidente che l'appello è fondato, e deve essere accolto, colla conseguente condanna della Ditta Rizzardi, nelle spese di primo e secondo giudizio, tanto più che la questione del ritardo, venne dalle stesse parti riconosciuta di secondarissima importanza, e che ad ogni modo, il ritardo è dovuto a fatto della stessa Rizzardi, che prima inoltrò la spedizione a Modena, e poscia, la fece rispedire a Messina.

Per tali motivi la Corte :

Sentiti i Procuratori delle parti, nelle loro conclusioni.

Respinta ogni diversa istanza, eccezione e difesa ; in riforma della sentenza del Tribunale di Pavia, in data 15 marzo 12 aprile 1923, notificata il 27 stesso mese del cui appello si tratta ;

Assolve la Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dalle domande contro di essa proposte dalla Ditta Carlo Rizzardi e figlio, coll'atto di citazione 17 agosto 1922.

Digitized by Google